POLSKIE RADIOSTACJE SZYBOWCOWE (str. 10-11)

SKRZYDLATA POLSKA

NR 42 (693) ● 18. X. 1964 ● ROK XX/XXXIV ● CENA 2 ZŁ

NASI PRZEDSIĘBIORCZY BRATANKOWIE ● W XX-LECIE LOK ● POŻAR W POWIETRZU

III MISTRZOSTWA ŚWIATA W AKROBACJI LOTNICZEJ ● ZA 14 SEK. WYBUCH

Załoga balonu „Katowice" startuje do lotu treningowego. Pilotuje mgr Józef Zych. W koszu zajmują również miejsca dwaj uczniowie — Drewnicki i Oleś oraz pasażer inż. J. Kasprzak. O zawodach, które nie doszły do skutku, czytaj na str. 4.

Zdjęcia: J. BARANOWSKI

DUDZIK-ADAMKIEWICZ – KWIATKOWSKI najlepszym zespołem akrobacyjnym

W dniach 3 i 4 października br. Aeroklub Rzeszowski zorganizował spotkanie zespołów akrobacyjnych. Na starcie stanęły cztery zespoły, reprezentujące Warszawę, Rzeszów, Świdnik i CWL Krosno. Pierwszego dnia zawodów rozegrano konkurencję w układzie obowiązkowym, a nazajutrz — wiązankę dowolną.

Po rozegraniu pierwszej konkurencji kolejność miejsc przedstawiała się następująco: 1. Dudzik — Adamkiewicz — Kwiatkowski (Warszawa), 2. Schabowski — Wiśniewski — Przepióra (Rzeszów), 3. Stanisław i Ryszard Kasperkowie (Świdnik), 4. Wójcicki — Markiewicz (CWL Krosno).

W drugiej konkurencji (wiązanka dowolna) — kolejność miejsc była następująca: 1. Dudzik — Adamkiewicz — Kwiatkowski (Warszawa), 2. Stanisław i Ryszard Kasperkowie (Świdnik), 3. Schabowski — Wiśniewski — Przepióra (Rzeszów), 4. Wójcicki — Markiewicz (CWL Krosno).

Z dużą przewagą punktów ogólne zwycięstwo odnieśli reprezentanci stolicy Zdzisław Dudzik — Andrzej Adamkiewicz — Waldemar Kwiatkowski na samolotach Jak-18 (7 539,5 pkt). Drugie miejsce zajęli bracia Stanisław i Ryszard Kasperkowie (Świdnik) na „Super Kasper Akrobat" (6 733,8 pkt), trzecie gospodarze — Schabowski — Wiśniewski — Przepióra na Jakach-18, a czwarte zespół z CWL Krosno: Wójcicki — Markiewicz na samolotach „Junak-3".

Uroczystość zakończenia zawodów odbyła się na rzeszowskim stadionie, przy licznym udziale publiczności, w przerwie meczu I ligi piłkarskiej Stal (Rzeszów) — Gwardia (Warszawa). (p)

W SKRÓCIE

W RZESZOWIE odbyły się 20 września br. pokazy lotnicze, kończące Dni Lotnictwa. Członkowie Aeroklubu Rzeszowskiego demonstrowali akrobacje na szybowcach i samolotach, które publiczność nagradzała długotrwałymi oklaskami. Największe zainteresowanie wzbudził popis polskiego odrzutowca „Iskra".

★

TEGOROCZNY sezon był niezwykle owocny dla Aeroklubu Mieleckiego. Szybownicy zdobyli 36 srebrnych odznak, 14 złotych, jedną diamentową i 12 warunków diamentowych; poza tym wylatali oni 4 445 godzin, przelatując 31 876 km. Skoczkowie spadochronowi wykonali 960 skoków, ustanawiając m. in. rekord międzynarodowy i cztery rekordy krajowe. Piloci samolotowi spędzili w powietrzu 5 260 godzin.

★

W WARSZAWIE zmarł Franciszek Andrysiewicz — pracownik Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych, długoletni pracownik PLL „Lot", uczestnik walk polskich sił zbrojnych za granicą, członek Klubu Seniorów Lotnictwa Aeroklubu PRL.

★

ZESPÓŁ Lotnictwa Sanitarnego w Kielcach otrzyma wkrótce śmigłowiec SM-1. Zakupiony ze środków Wojewódzkiej Rady Narodowej w Kielcach, ułatwi przeprowadzanie szybkich akcji ratunkowych na terenach Gór Świętokrzyskich.

★

AEROKLUB Podkarpacki w Krośnie i Aeroklub w Preszowie (Czechosłowacja) nawiązały ze sobą współpracę. Pierwszym jej efektem była wzajemna wymiana grupy działaczy i pilotów, którzy zapoznali się z metodami szkolenia, formami treningu i działalnością klubową. Postanowiono również organizować wspólne zawody szybowcowe i modelarskie.

★

SAMOLOTY „Gawron" z Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych wzięły udział w próbie rozsiewania nawozów na łąkach. W tym roku rozsiano nawozy za pomocą samolotów na powierzchni ok. 400 ha w PGR Rząśnik, w województwie warszawskim.

★

EFEKTOWNE pokazy lotnicze odbyły się na lotnisku Aeroklubu w Krośnie. Oglądało je ponad 15 tysięcy widzów, którzy podziwiali ewolucje na szybowcach i samolotach w wykonaniu pilotów aeroklubów z Rzeszowa i z Krosna. Dużym powodzeniem cieszył się także pokaz śmigłowca. Przy tej okazji urządzono na lotnisku wystawę sprzętu.

★

DOWÓDCA 6 PDPD płk dypl. Edwin ROZŁUBIRSKI awansował do kolejnych stopni wojskowych zwycięzców tegorocznych mistrzostw spadochronowych Polski i mistrzostw spadochronowych Wojska Polskiego. Zwycięzca mistrzostw w Toruniu i mistrz spadochronowy WP, st. szer. Edward Ligocki, awansowany został do stopnia kaprala. Kapitan zwycięskiego zespołu 6 PDPD, wicemistrz spadochronowy WP kpr. nadt. Jan Cierniak, otrzymał awans do stopnia plutonowego. Stopień kaprala otrzymał także st. szer. Jan Kliś oraz inni żołnierze, którzy swymi wynikami przyczynili się do zwycięstwa „czerwonych beretów" w tegorocznych mistrzostwach Wojska Polskiego. Serdecznie gratulujemy.

★

W PREWENTORIUM w Zaborze modelarze zielonogórscy zorganizowali pokaz modeli latających na uwięzi. Odbyło się także spotkanie kierownictwa Aeroklubu Ziemi Lubuskiej z młodzieżą, na którym wręczono najmłodszym entuzjastom lotnictwa silniczek modelarski, w nagrodę za dobrą pracę kółka zainteresowań. Młodzież tego prewentorium otrzyma wkrótce skasowany szybowiec, który posłuży jako eksponat do zajęć politechnicznych.

★

NA LOTNISKU Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu odbyły się zawody modeli latających o Puchar Przewodniczącego Prezydium MRN, w których brało udział 26 zawodników. Pierwsze miejsce zajęła drużyna aeroklubowego ośrodka modelarskiego zdobywając już po raz trzeci, tym razem na własność, puchar przewodniczącego MRN.

★

CENTRALA Handlu Zagranicznego „Motoimport" sprzedała do Indii trzy samoloty typu „Gawron" w wersji rolniczej. Służyć one będą do opylania pól. Wraz z samolotami udała się do Indii na pokładzie M/S „Tobruk" polska służba techniczna.

★

MINISTER Komunikacji powołał z dniem 1 września br. nowy skład członków Głównej Komisji Badań Wypadków Lotniczych, przewodniczących Okręgowych Komisji Badań Wypadków Lotniczych oraz zatwierdził listę nowych rzeczoznawców do w/w komisji.

★

W PAŹDZIERNIKU zakończone zostało szkolenie samolotowe prowadzone w ramach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego II stopnia. Szkolenie to prowadzone było w aeroklubach: Białostockim, Ostrowskim, Grudziądzkim i Pomorskim (w Toruniu). Egzaminy końcowe przeprowadziła Lotnicza Komisja Egzaminacyjna MK przy udziale przedstawicieli MON.

★

LOTNICZA Komisja Egzaminacyjna MK przeprowadziła w dniach 28—30 września w Centrum Szybowcowym w Lesznie egzaminy na licencję pilotów szybowcowych i samolotowych, skoczków spadochronowych oraz uprawnienia instruktorskie. Do egzaminów przystąpiło 68 kandydatów.

★

NAKŁADEM „Naszej Księgarni" ukazała się książka znanego popularyzatora lotnictwa Eugeniusza Banaszczyka pt. „Między niebem a ziemią". Jest to zbiór opowiadań o ciekawych i emocjonujących przygodach lotników.

★

W CZASIE obchodów tegorocznych „Dni Sanoka" zorganizowano pokazy modeli latających.

★

LICZBA zagranicznych turystów przybyłych do Polski z krajów kapitalistycznych w latach 1960—1963 wzrosła o 20%, przewozy pasażerskie lotnicze z Polski i do Polski — o 40%, w tym przewozy samolotami LOT-u — o 50%.

PLENARNE POSIEDZENIE ZARZĄDU GŁÓWNEGO AEROKLUBU PRL

W Warszawie odbyło się 5 października br. plenarne posiedzenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, któremu przewodniczył prezes ZG APRL Stefan Antosiewicz. Plenum przyjęło do wiadomości sprawozdanie sekretarza generalnego ppłk. pil. Krzysztofa Donigiewicza o działalności lotnictwa sportowego i pracach APRL w okresie od czerwca do września br. Na posiedzeniu omówiono także zadania Aeroklubu PRL na lata 1965 i 1966—1970 oraz wynikające z nich zmiany w strukturze organizacyjnej APRL, które członkowie Zarządu Głównego przyjęli do zatwierdzającej wiadomości. Plenum przyjęło także bilans za pierwsze półrocze br. Wysłuchano również informacji o budżecie na 1965 rok i planie inwestycyjnym APRL na lata 1965—1966. Na posiedzeniu podjęto uchwałę w sprawie zwołania Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL. Odbędzie się on 6 grudnia br. w Warszawie.

O nowych zadaniach Aeroklubu PRL i zmianach organizacyjnych poinformujemy czytelników obszerniej w następnych numerach „Skrzydlatej Polski". (K)

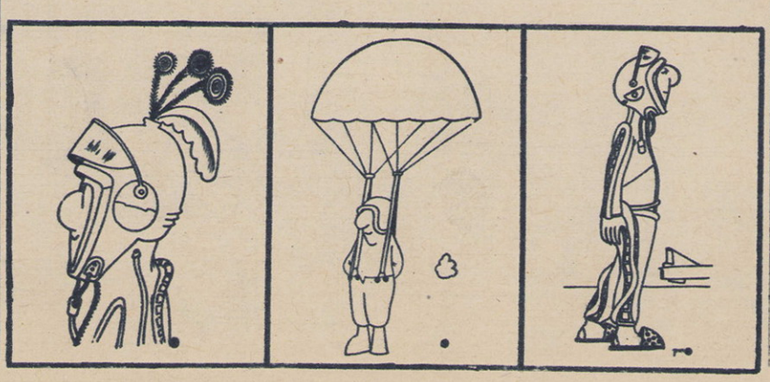
„Przerwany Lot"

NA ekrany kin w Polsce wszedł nowy film reżyserii Leonarda Buczkowskiego pt. „Przerwany lot". Scenariusz do tego filmu napisali Andrzej Mularczyk i Jerzy Janicki. Jest to dramat psychologiczny, rozgrywający się współcześnie, przepleciony retrospekcjami z okresu wojny. Film przedstawia historię miłości do polskiej dziewczyny radzieckiego lotnika, który jako ranny podczas wojny ukrywał się w jednej z podwarszawskich wsi, a obecnie lata jako pilot „Aerofłotu" na trasie Moskwa — Warszawa. W roli tej występuje aktor moskiewskiego Teatru Satyry — Aleksander Bielawski (Wowa). Jego partnerką w filmie jest Elżbieta Czyżewska (Urszula). W pozostałych rolach występują m. in.: Mieczysław Voit, Józef Kondrat, Helena Dąbrowska, Jerzy Kaczmarek, Władysław Krasnowiecki, Katarzyna Łaniewska i Bohdan Łazuka.

Zdjęcia — Władysław Forbert, muzyka — Krzysztof Komeda-Trzciński, scenografia — Wojciech Krzysztofiak. Produkcja — ZRF „Kadr" — 1964 r.

(K. K.)

Foto: CWF



Nasi KORESPONDENCI piszą

„NIGDY WIĘCEJ WOJNY!"

Panie Redaktorze!

W dniu 5 września 1964 r. na cichym cmentarzu w miejscowości Gruta, pow. Grudziądz nastąpiło uroczyste odsłonięcie pomnika na grobie kpt. Laskowskiego, który zginął w dniu 2 września 1939 r. właśnie w Grucie. Leciał na samolocie P-11, dowodząc 141 eskadrą. Pierwszy klucz prowadził kpt. Laskowski, drugi por. Pisarek, trzeci kpt. Rolski. Zadaniem lotu było zaatakowanie z lotu koszącego kolumny pancerno-motorowej, poprzez ostrzeliwanie jej z broni pokładowej. Kolumna przemieszczała się szosą z Brodnicy do Grudziądza. Taki był rozkaz dowództwa armii „Pomorze". Piloci zdawali sobie sprawę z tego, co może pociągnąć za sobą taki lot. Samoloty ich przelatywały nad pozycjami wojsk polskich, potem niemieckich. Narażeni byli nie tylko na ogień nieprzyjacielski, co jest oczywiste, ale także na ostrzeliwanie przez wojska polskie. Polacy byli poinformowani, że Niemcy — by odwrócić uwagę od swoich samolotów — malowali im biało-czerwone szachownice. Sylwetek samolotów wojska naziemne niestety nie znały. Rozpoznanie było zresztą utrudnione, ponieważ był to lot koszący.

Eskadra pod dowództwem kpt. Laskowskiego rozpoczęła ostrzeliwanie rozproszonej w terenie kolumny nieprzyjacielskiej i wówczas właśnie kpt. Laskowski otrzymał śmiertelny postrzał. Samolot uderzył w ziemię. Ciało kpt. Laskowskiego mieszkańcy wsi owinęli spadochronem i pochowali na miejscowym cmentarzu.

Po prawie 25 latach odszukany został grób kpt. Laskowskiego. Wiceprezes Aeroklubu Grudziądzkiego instr. pilot Tadeusz Ruciński założył w szkole podstawowej w Grucie Koło Lotnicze im. kpt. Laskowskiego, następnie przystąpiono do prac nad postawieniem pomnika. Wspólnym wysiłkiem ZBoWiD, Prezydium PRN, Komitetu FJN oraz Aeroklubu Grudziądzkiego na grobie kpt. Laskowskiego postawiono nagrobek. Na płycie czytamy: „Kpt. pilot Florian Laskowski — dowódca 3 dywizjonu myśliwskiego 4 toruńskiego pułku. Poległ w walce powietrznej z hitlerowskim najeźdźcą, dnia 2.09. 1939 r. Cześć Jego pamięci. — Żołnierze, społeczeństwo powiatu Grudziądz". Obok płyty postument z czarnego marmuru i połówka śmigła.

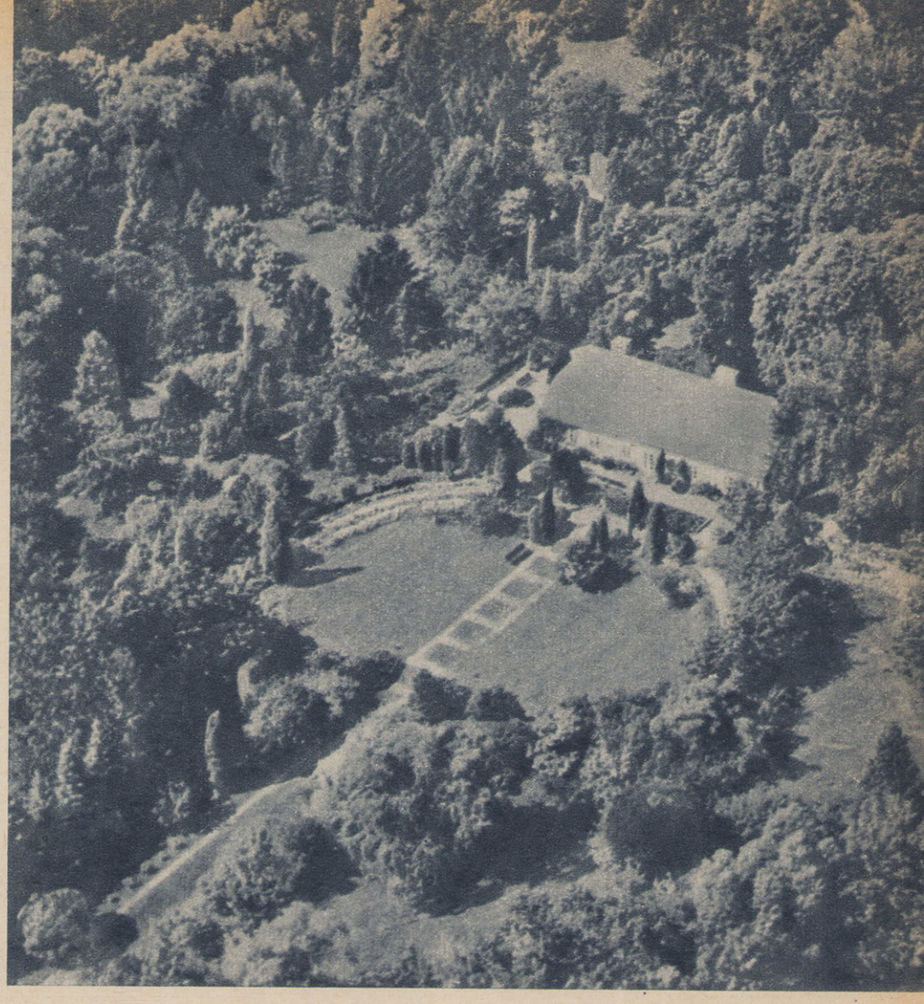
Uroczystość w Grucie była jakby symbolem hołdu składanego poległym. Orkiestra odegrała hymn narodowy, gdy ppłk pil. rez. Tadeusz Rolski wygłosił wspomnienia z tragicznych dni września i wspomnienie o kpt. Laskowskim. Siostra kpt. Laskowskiego, Jadwiga Poczesna, dziękowała w imieniu żony poległego i w imieniu rodziny za zorganizowanie uroczystości. Żołnierze oddali trzykrotną salwę honorową i prezentowali broń. Przy dźwięku werbli złożono na grobie liczne wieńce i kwiaty. Mogiłę pokryły wieńce m. in. od ZBoWiD, Prezydium PRN, Aeroklubu PRL i Aeroklubu Grudziądzkiego.

Społeczeństwo składało hołd kpt. Laskowskiemu, składało także hołd wielu bezimiennym bohaterom września, hołd wszystkim, którzy oddali swoje życie Ojczyźnie, wówczas gdy tego potrzebowała.

Przez cały czas trwania uroczystości nasuwało się mimo woli: Nigdy więcej wojny!

Łucja Staniszewska

POLSKA Z LOTU PTAKA



ŻELAZOWA WOLA. Dworek, w którym urodził się geniusz muzyki polskiej, Fryderyk Chopin. Dziś — miejsce wycieczek niezliczonych tysięcy turystów polskich i zagranicznych. Tu odbywają się koncerty szopenowskie w wykonaniu najwybitniejszych pianistów.

Foto: E. Kupiecki

Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY ● Z ZAGRANICY

Szybownictwo

★ Wyznaczeni zostali reprezentanci Czechosłowacji na X Mistrzostwa Świata, jakie odbędą się w Anglii w r.1965. Są to: Rudolf Mestan i Vaclav Marecek w kategorii standard i Milan Svoboda w kategorii otwartej. Piloci zapasowi: Jan Satny i Adolf Kasparovsky. Podział sprzętu będzie się przedstawiać następująco: na M-15 Marecek i Mestan; L-21 Svoboda i Kasparovsky.

*

★ Parę szczegółów odnośnie 31 Szybowcowych Mistrzostw USA. Odbyły się one w dniach 30.VI. — 10.VII.64 r. w McCook (Nebrasca), na starym lotnisku wojskowym. Startowało 48 szybowców, m. in. osiem Ka-6, siedem 1-23, sześć „Sisu", trzy „Skylark-4", trzy „Standard Austria", dwa HP-10, dwa HP-11, dwa Schweizer 2-32, dwa BG-12 i jeden „Zugvogel III". Czterdzieści szybowców wyposażonych było w radio. Rozegrano 9 konkurencji. Mistrzem USA po raz siódmy, został Richard Johnson na „Skylark-4" .Drugie miejsce — Wallace Scott na Ka-6c, trzecie A. Smith na „Sisu-1A".

*

★ Szybownicy radzieccy ustanowili nowe rekordy. Zinaida Sołowiej wykonała rekordowy przelot docelowy na szybowcu „Blanik" z pasażerem, osiągając wynik 619,995 km. Czas lotu — 8 godz. 44 min. Jest to również rekord międzynarodowy w przelocie otwartym. Tego samego dnia pilot Jewgienij Litwinczew, na szybowcu jednomiejscowym A-15, przeleciał 740 km, ustanawiając nowy krajowy rekord ZSRR.

Sport samolotowy

★ W wyniku rozegranych w Krasnodarze XI Indywidualnych i Drużynowych Mistrzostw ZSRR oraz II Mistrzostw Indywidualnych Kobiet w Akrobacji tytuł mistrzyni ZSRR zdobyła R. Szychina. Wśród mężczyzn tytuł mistrza zdobył W. Martemianow. Drużynowo — pierwsze miejsce zajęła ekipa Federacji Rosyjskiej.

Sport śmigłowcowy

★ Pilot Aleksander Bakulin zdobył tytuł mistrza DOSAAF w sporcie śmigłowcowym, zdobywając pierwsze miejsce na rozegranych pod Moskwą mistrzostwach DOSAAF. Uczestniczyli w nich reprezentanci Moskwy, Kazania, Władymira, Rostowa, Jegoriewska, Jarosławla Witebska oraz Centralnej Szkoły Lotniczej i Centralnego Aeroklubu ZSRR. Udział w zawodach wzięło 42 pilotów. W ramach konkurencji rozegrano lot na trasie długości 145 km, którą należało przebyć w czasie 1 godziny i 4 minut, zaś po drodze wypełnić szereg zadań specjalnych, łącznie z lądowaniami na punktach zwrotnych trasy.

Sport spadochronowy

★ W mistrzostwach spadochronowych Armii Radzieckiej, jakie odbyły się w Odessie, uczestniczyło 20 męskich i 11 kobiecych drużyn. Tytuł mistrza Armii Radzieckiej na rok 1964 zdobył B. Prochorow (Wojska Powietrzno-Desantowe), wśród kobiet — A. Korowoczkina (Moskiewski Okręg Wojskowy). O poziomie zawodów świadczy fakt, iż mimo niesprzyjającej pogody 13 zawodników wylądowało dokładnie w środku koła.

ROZMAWIAMY

Z TRENEREM AKROBATÓW SAMOLOTOWYCH instr. pil. ADAMEM FLISEM

— Zakończyły się niedawno mistrzostwa świata w akrobacji samolotowej. Czy Pana zdaniem — sądząc po wynikach — mieliby Polacy jakieś szanse w Bilbao?

— W maju bieżącego roku grupa polskich najlepszych akrobatów trenowała w Krośnie, przygotowując się do zawodów w NRD i udziału w mistrzostwach świata. Piloci latali na przerobionych „Zlinach 26" — tak zwanych „Super Kasper Akrobat". Regulamin tegorocznych mistrzostw w Hiszpanii był dla nas, posiadających gorszy sprzęt, znacznie korzystniejszy niż na innych zawodach. Wynikało to z wysokiej punktacji szeregu figur, które można było wykonać poprawnie na naszej maszynie. Oceniając poziom lotów Stanisława Kasperka i Stefana Studenckiego na obozie krośnieńskim, jestem skłonny twierdzić, znając nazwiska finalistów z Bilbao, że nasi reprezentanci uplasowaliby się gdzieś w granicach 7 — 12 miejsca. Wynik ten potwierdziłby pogląd, że nasi piloci znajdują się w czołówce światowej, a do pełnego sukcesu brakuje im tylko odpowiedniego sprzętu. Niestety — jak wiadomo — w Hiszpanii Polacy nie startowali.

— Z racji funkcji kierownika sportowego V MPAS w Bielsku-Białej i, oczywiście, z trenerskiego nawyku obserwował Pan dokładnie loty wszystkich zawodników mistrzostw Polski. Jak ocenia Pan ich poziom?

— Ogólnie można ocenić poziom Mistrzostw Polski w Akrobacji Samolotowej, rozegranych we wrześniu w Bielsku, jako zadowalający. Pamiętajmy, że „Zliny 26" to sprzęt wysłużony, stwarzający zawodnikowi poważne trudności zarówno w czasie treningu jak i wykonywaniu wiązanek konkursowych. O dobrym przygotowaniu pilotów świadczy poprawne wykonywanie układów sędziowskich, dość skomplikowanych przecież i nieznanych. Pozytywny akcent — to nowe nazwiska w finale: Julian Ziobro i Stanisław Maksymowicz. Mieli mniejszy trening i doświadczenie niż koledzy z kadry, a walczyli jak z równymi. Wiązanki dowolne nie wszystkie były ciekawe, za mało widzieliśmy figur szybkich, nowych efektów i kombinacji. Standardowe rozwiązania wynikały zapewne z małej „wydajności" samolotu.

— Może jeszcze parę słów o najbliższych perspektywach akrobacji samolotowej?

— Udana przeróbka „Zlina 26" na „Super Kasper Akrobata" pozwoli jeszcze przez kilka lat kontynuować akrobację sportową. Jeżeli uda się do tego zamontować w tym samolocie silnik o większej mocy — to wyniki mogą być ciekawe. Kiedy aerokluby otrzymają „Kaspry", należałoby się bardziej, moim zdaniem, zaopiekować młodymi pilotami. Uważam, że jest w naszych klubach wiele obiecującej młodzieży — należy jej tylko wydajnie pomóc. Na przykład zorganizować wiosną obóz poświęcony treningowi (na odpowiednim poziomie) akrobacji. Wiele dobrego mógłby przynieść film o akrobacji przeznaczony dla instruktorów, zawodników i zespołu sędziowskiego oceniającego na mistrzostwach. Kadra zaś musi przede wszystkim latać i latać. Przodujący piloci czechosłowaccy wylatują rocznie na akrobację około 300 godzin, jeśli chcemy im dorównać, musimy umożliwić i naszym akrobatom o wiele bardziej intensywny trening niż dotychczas. Problem sprzętu gnębi nie tylko nas. Wiele krajów — np. USA, NRF — też nie dysponuje nowoczesnym samolotem akrobacyjnym. Projekt Komisji Samolotowej APRL wprowadzenia klasy standard w akrobacji samolotowej może pozwoli na jakieś wyjście z tej trudnej sytuacji.

Rozmawiał: (POM)

Balony „Poznań" i „Katowice", jako jedyne spośród czterech które miały startować, zdążono napełnić gazem.

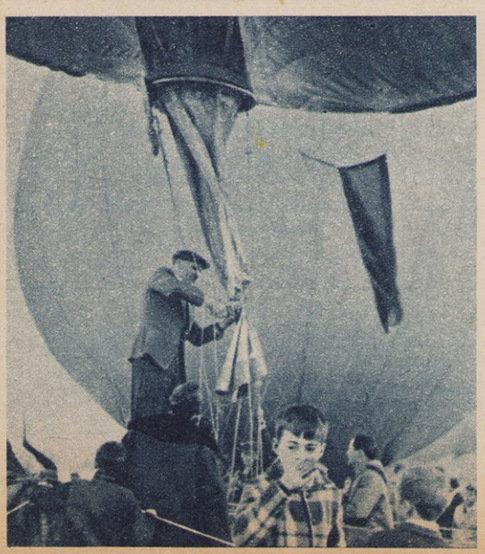
BALONOWY PECH

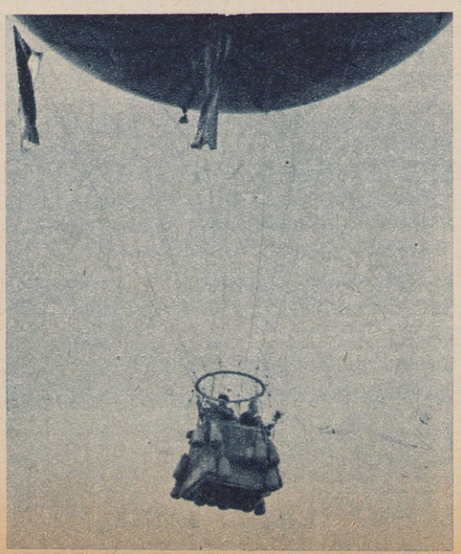
Napełnianie piaskiem worków, służących jako balast.

Ostatnia faza napełniania balonu gazem.

Mechanik balonowy S. Borowiak zawiązuje rękaw nawigacyjny przed startem.

Balon „Katowice" wkrótce po starcie.
Foto: J. BARANOWSKI (6)





Przekładanie worków balastowych podczas napełniania balonu „Poznań".

Z dużymi nadziejami zjechali baloniarze do Jeleniej Góry na mające się tam odbyć w dniu 20 września 1964 r. IV Krajowe Zawody Balonowe o nagrodę im. płk. pil. bal. Franciszka Hynka (w ubiegłym roku zawody nie doszły do skutku). Przysłowiowe trudności natury obiektywnej sprawiły, że i tym razem decyzja przeprowadzenia imprezy siłami uczynnego Aeroklubu Jeleniogórskiego podjęta została kilka zaledwie dni przedtem, co naturalnie przysporzyło wiele kłopotów organizacyjnych. Ileż to bowiem elementów musi „zagrać", by **jeden** tylko aerostat z człowiekiem na pokładzie mógł wzbić się w powietrze! Formalności, plac startowy, pogoda, piasek, obsługa, gaz — to tylko cząstka trosk baloniarza. A cóż dopiero, gdy wystartować mają jednocześnie aż 4 balony. Załogi ich metodą samoobsługową — przy pomocy działaczy AJ — sypały tony piasku do worków balastowych, poczem mogło rozpocząć się napełnianie dwóch większych balonów „Poznań" i „Katowice" (2200 m³). Balony mają jednak to do siebie, że są lżejsze od powietrza i chętnie z tej cechy korzystają przy braku dostatecznej opieki. Ludzi zaś do obsługi nie było i wkrótce napełnianie trzeba było przerwać wobec niepokojących chwilami porywów wiatru. Gromadzący się powoli kibice przyszli jednak w sukurs załogom, a ponieważ w dodatku nastąpiła poprawa pogody, wydawało się, że przeszkody zostały pokonane. Piloci widzieli się już w ogniu zaciętych zmagań o palmę pierwszeństwa, gdy niespodziewanie zawiódł dość istotny czynnik lotu balonowego — gaz. Obniżające się w rurociągu ciśnienie — ponoć z powodu jakiejś awarii — uniemożliwiło rozpoczęcie napełniania „Syreny" i „Poloneza". Choć start 4 balonów wyznaczony był na 15-tą, dopiero godzinę później „Poznań" i „Katowice" nabrały przyzwoitego kulistego kształtu. Jakkolwiek ciśnienie potem wzrosło przygotowanie dwóch pozostałych balonów do lotu musiałoby jeszcze potrwać, tymczasem zaś zbliżał się wieczór. Z bólem trzeba było zrezygnować z zawodów, żeby jednak wykorzystać okazję, dwa napełnione już balony pilotowane przez mgr. Józefa Zycha („Katowice") oraz inż. Stefana Makne („Poznań") wystartowały do lotu treningowego.

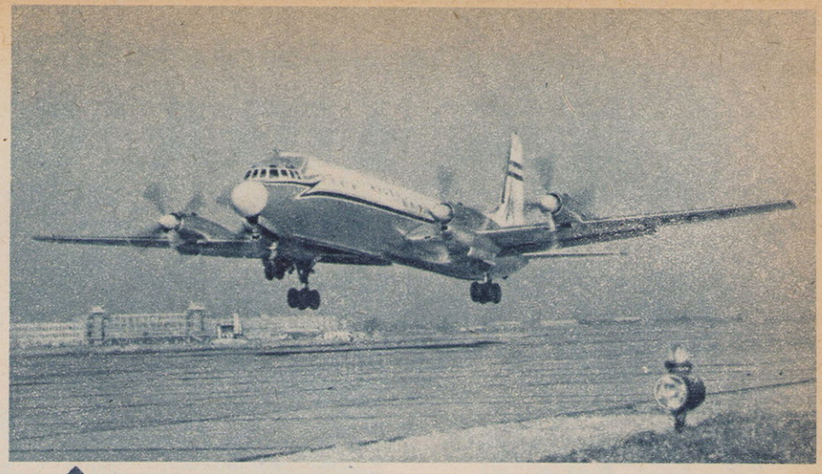
Tak więc drugi już rok z rzędu nie doszło do rozgrywki o puchar, zdobyty poprzednio trzykrotnie przez pilotów Aeroklubu Warszawskiego. **(ark)**

P. S. Balon **„Poznań"** przeleciał 45 km, lądując w Świebodzicach (czas lotu 1 godz. 56 min); balon **„Katowice"** przeleciał 65 km, lądując w Dzierżoniowie (czas lotu 1 godz. 55 min).

RAJMUND SZUBAŃSKI

Korespondencja własna z Budapesztu

NASI PRZEDSIĘBIORCZY BRATANKOWIE



Magyar Légiközlekedézi Vallalat — uff, długo trwało, zanim nauczyłem się poprawnie wymawiać tę nazwę, oznaczającą Węgierskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Powietrznej. Język naszych przysłowiowych bratanków jest chyba najtrudniejszy na naszym kontynencie (choć Polak ze zdziwieniem odkryje, że np. szerda to środa, a pentok — piątek). Ze względów handlowych stosują oni więc łatwy skrót MALEV. Wasz wysłannik po przezwyciężeniu wszystkich trudności językowych (w czym niemało dopomogły mu panie Christine Mikecz i Genevieve Misak z działu reklamy Malevu) przekazuje Wam następujące migawki z działalności tego przedsiębiorstwa:

Podobnie jak wszystkie prawie towarzystwa komunikacji powietrznej państw socjalistycznych, Malev używa na swych liniach zagranicznych turbośmigłowe samoloty Il-18 oraz tłokowe Iły-14. W przeciwieństwie jednak np. do LOT-u, gdzie te pierwsze obsługują wyłącznie najruchliwsze szlaki — na każdej prawie zagranicznej linii węgierskiej są połączenia zarówno reprezentacyjnymi „osiemnastkami" jak i „czternastkami". Tak więc polskie Iły-18 widzieć można tylko w kilku miastach rozległej przecież sieci, natomiast węgierskie przynajmniej raz w tygodniu mogą oglądać mieszkańcy zarówno Warszawy, Moskwy, Berlina, Pragi, Bukaresztu, Sofii i Tirany, jak też Kopenhagi, Sztokholmu, Helsinek, Wiednia, Frankfurtu, Zurichu, Londynu, Paryża, Brukseli, Amsterdamu, Rzymu, Mediolanu, Aten czy dalekiego Kairu, a więc aż 21 spośród 25 portów lotniczych objętych siecią połączeń Malevu. To jest też swego rodzaju reklama i propaganda — i na pewno skuteczna!

Wyjątkowo duża pojemność ładowni Ilów-18 (z kompletem pasażerów mogą one jeszcze zabrać 3 tony ładunku, a wykorzystane wyłącznie do przewozu frachtu — nawet do 13 ton) przyczyniła się do poważnego rozwoju przewozów towarowych Malevu w ostatnich latach. Z niespełna 700 ton w 1958 roku wzrosły one do 2500 ton w roku ubiegłym, z czego 1150 ton przypada na specjalne loty wynajęte. W chwili obecnej na listach towarowych przedsiębiorstwa znajduje się 49 artykułów, systematycznie przewożonych do 38 miast na terenie całej Europy. Trzeba tu podkreślić, że niezależnie od artykułów węgierskiego eksportu, jak np. świeżych owoców i warzyw do krajów skandynawskich, Anglii i NRF czy też telewizorów i innych precyzyjnych aparatów do Londynu i Helsinek, obrotni reprezentanci Malevu śmiało wchodzą na rynek międzynarodowy, o czym świadczą choćby przewozy dużych partii części zamiennych z Paryża do Moskwy, czy też wyrobów papierniczych ze Szwecji do Jugosławii.

O kuchni węgierskiej, jak wiadomo, można nieskończenie. O różnorodności potraw i zestawień smakowych, o ich wyśmienitym przyrządzeniu. Wszystkie te walory potwierdzają się na pokładach samolotów Malevu, zwłaszcza — rzecz jasna — w klasie pierwszej. Nie zapomina się przy tym o przednich tokajach, znakomitym koniaku Lanchid, czy wódce Barac.

Szefem stewardess pokładowych Malevu jest Ibolya Geröfi (jej imię oznacza po węgiersku „fiołek"). Do pracy w tym zawodzie stanęła po ukończeniu studiów uniwersyteckich. Do chwili obecnej przeleciała przeszło 2500000 kilometrów (a więc mniej więcej tyle samo, co polska „weteranka" Milada Stoczkowska), była w 52 miastach, położonych na terenie 25 państw i 3 kontynentów. Mówi płynnie po angielsku, niemiecku i rosyjsku. Od niej właśnie pochodzą informacje na temat pokładowego zaopatrzenia samolotów. Nasi południowi sąsiedzi przejawiają niezłą „smykałkę" handlową: u węgierskiej stewardessy można nabyć po zniżonych, wolnocłowych cenach nie tylko — jak u nas — miejscowe i zagraniczne trunki i papierosy, ale także np. francuskie perfumy, okazy węgierskiej sztuki ludowej czy porcelanę.

Budapeszt jest węzłem trzech lotnisk. Role międzynarodowego portu lotniczego pełni już od lat położone na południowy wschód od miasta Ferihegy, dysponujące pasem startowym długości 3000 metrów, umożliwiającym lądowanie wszystkich praktycznie współczesnych samolotów komunikacyjnych. Nie trzeba dodawać, że wyposażone jest ono w pełną osłonę radiową i urządzenia do ślepego lądowania wg. systemu ILS, co ma duże znaczenie wobec uporczywych mgieł, zasnuwających nizinę Pannońską w okresie jesienno-zimowym. W Ferihegy lądują regularnie samoloty Aeroflotu, AUA, CSA, Interflugu, KLM, Sabeny, Tabso, Taromu i naszego LOT-u. Polskie samoloty są w stolicy Węgier dosłownie codziennymi gośćmi. Pozostałe lotniska tego miasta — to Budaörs, dysponujący pasem startowym długości 1350 metrów oraz Matyasföld z 1000-metrowym pasem.

Z Ferihegy do oddalonego o 16 kilometrów centrum Budapesztu jedzie się komfortowym, miękko niosącym i efektownie okarosowanym autokarem „Ikarus", którego może Malevowi pozazdrościć każda chyba linia lotnicza! Autobusy kończą swój kurs na ruchliwym placu Vörösmarty-ter, gdzie barwne plakaty zachęcają do zapoznania się z licznymi atrakcjami turystycznymi Węgier. Malev ułatwia to, utrzymując sieć krajowych połączeń wiodących z Budapesztu do Debreczenu, Miszkolca, Nyiregyhaza, Peczu, Szegedu, Szombathely i Zalaegerszed.

Każda powietrzna podróż zaczyna się jednak i kończy jazdą samochodem.

LIGA OBRONY KRAJU

W 20-LECIE

Duże znaczenie przywiązuje Liga Obrony Kraju m. in. do spraw wychowania politechnicznego społeczeństwa, a w szczególności młodzieży. Oto fragment tegorocznej ogólnopolskiej narady resortu oświaty i działaczy LOK, z udziałem wiceministra Obrony Narodowej, gen. broni Jerzego Bordziłowskiego, prezesa Zarządu Głównego LOK, gen. bryg. Franciszka Księżarczyka, wiceministra Oświaty, Ferdynanda Heroka, przedstawicieli Wydziału Nauki i Oświaty KC PZPR, KC ZMS, KC ZMW i KG ZHP. Obecnie działalność szkolnych kół LOK jest włączona do planów pracy dydaktyczno-wychowawczej szkolnictwa w całym kraju.
Foto: J. Ziółkowski (2) i J. Marczak (1)

W tym roku Liga Obrony Kraju obchodzi 20-lecie swej działalności. W tysiącach kół — tej ponad milionowej już organizacji — w zakładach pracy, szkołach, instytucjach, odbywają się liczne imprezy, na których omawia się dorobek LOK. W kołach, klubach odbywają się spotkania z weteranami ruchu robotniczego, kombatantami walk o Polskę Ludową, działaczami LOK i oficerami Wojska Polskiego.

Liga Obrony Kraju przejęła najlepsze tradycje Towarzystwa Przyjaciół Żołnierza i Ligi Przyjaciół Żołnierza. W pierwszym, powojennym okresie, jej działalność skupiała się na zacieśnianiu więzi społeczeństwa z ludowymi siłami zbrojnymi, później — na działaniu na rzecz politycznego i technicznego przygotowania społeczeństwa, zwłaszcza młodzieży, do służby wojskowej.

W 1953 roku z Ligą Przyjaciół Żołnierza połączyły się Liga Lotnicza i Liga Morska. Rozszerzyły się zadania i zasięg działalności organizacji. Rozwinięto szczególnie pracę w zakresie szkolenia i wychowania lotniczego i morskiego, prowadząc również szkolenie w zakresie terenowej obrony przeciwlotniczej i przeciwchemicznej. LPŻ stała się organizacją masową, w szeregach której skupił się szeroki i ofiarny aktyw społeczny. W wyniku pracy LPŻ setki i tysiące osób zdobyło w klubach i ośrodkach Ligi solidne przygotowanie politechniczne, przydatne gospodarce i obronie kraju. Nie zabrakło też LPŻ-towców na wielkich placach budowy socjalistycznej gospodarki.

Dwa lata temu odbył się IV Zjazd Ligi, który zmienił nazwę organizacji na — Liga Obrony Kraju. Jako podstawowe zadanie nakreślone przez Zjazd wysunięto rozwijanie społecznej działalności obronnej. Dla realizacji tego ważnego zadania Liga pozyskała sojuszników wśród innych organizacji społecznych i młodzieżowych.

W wyniku porozumienia o współpracy, zawartego pomiędzy LOK, PCK, ZOSP, APRL i ORMO, powstał Główny oraz Wojewódzkie i powiatowe komitety koordynacyjne społecznej działalności obronnej. Ich praca zalazła konkretny wyraz w rozbudowie sieci oddziałów samoobrony. Działalność tę, rozwijaną przez współpracujące organizacje, charakteryzują ogromne walory polityczno-ekonomiczne; sprzyja to również masowemu ujawnianiu się czynów społecznych i pożytecznych inicjatyw oraz sprawnej ich realizacji.

Prezes Zarządu Głównego LOK — gen. bryg. Franciszek Księżarczyk powiedział na uroczystym Plenum ZG LOK w dniu 11 września br. m. in. co następuje:

„Zespolenie wysiłków Ligi Obrony Kraju z Polskim Czerwonym Krzyżem, Związkiem Ochotniczych Straży Pożarnych, Ochotniczą Rezerwą Milicji Obywatelskiej, Aeroklubem PRL, Związkiem Harcerstwa Polskiego i Polskim Związkiem Krótkofalowców w dziedzinie wspólnego organizowania i przygotowywania do działania oddziałów samoobrony, uważamy za jedno z największych osiągnięć ostatniego okresu. Wyrażając to przekonanie, pragnę z okazji jubileuszu 20-lecia Ligi Obrony Kraju — w imieniu wszystkich jej członków przekazać obecnym na Plenum Prezesom współpracujących organizacji, a za ich pośrednictwem wszystkim członkom PCK, ZOSP, ORMO, APRL, ZHP i PZK, ZBoWiD i TPPR serdeczne pozdrowienia i podziękowania za wspólny wkład pracy w umacnianie sił obronnych naszej ludowej Ojczyzny".

Oddziaływanie wychowawcze Ligi nie ogranicza się do organizacji oddziałów samoobrony i masowego szkolenia. Bierze ona także udział w ogólnokrajowych kampaniach i akcjach polityczno - społecznych, traktując je jako jedną z form pracy ideowo wychowawczej w podstawowych ogniwach Ligi.

W ostatnim okresie Liga nawiązała i umocniła ścisłą współpracę z szeregiem resortów państwowych, a głównie z Ministerstwami: Oświaty, Łączności, Komunikacji, Żeglugi, Rolnictwa, Komitetem Drobnej Wytwórczości i innymi. Zawarte z tymi resortami porozumienia precyzują zadania Ligi w zakresie społecznego działania na rzecz gospodarki narodowej. Porozumienia te określają również zakres i formy pomocy resortów państwowych dla LOK. Szczególne znaczenie posiada zapoczątkowana przy współpracy Ministerstwa Oświaty i pomocy finansowej SFOS akcja organizowania kilkuset modelarni szkolnych rocznie. Wyposażenie modelarni zabezpiecza fundacja SFOS, a kadrę fachową przygotowuje Liga Obrony Kraju wspólnie z resortem Oświaty. Trzeba stwierdzić, że na tym odcinku pracy istnieje współdziałanie pomiędzy LOK a APRL. Obie organizacje uzupełniają się nawzajem. Liga propaguje i prowadzi szeroki wachlarz modelarstwa, począwszy od modelarstwa szkutniczego, a skończywszy na modelarstwie kołowym, lotniczym i przemysłowym. Wspólny wysiłek obydwu organizacji pomaga rozwijać pożyteczne zamiłowania politechnizacyjne naszej młodzieży.

Współpraca LOK i APRL nie ogranicza się zresztą tylko do odcinka modelarstwa. W działalności LOK obserwujemy wiele przykładów, z których wynika, iż działacze lotnictwa sportowego uprawiają żeglarstwo, strzelectwo czy sport motorowy, są we władzach kół i klubów, a nawet zarządów powiatowych i wojewódzkich LOK. Bywa też i tak, że działacze Ligi trafiają do Aeroklubu PRL i próbują swych sił w sportach lotniczych. Nie brak też działaczy lotniczych w klubach oficerów rezerwy.

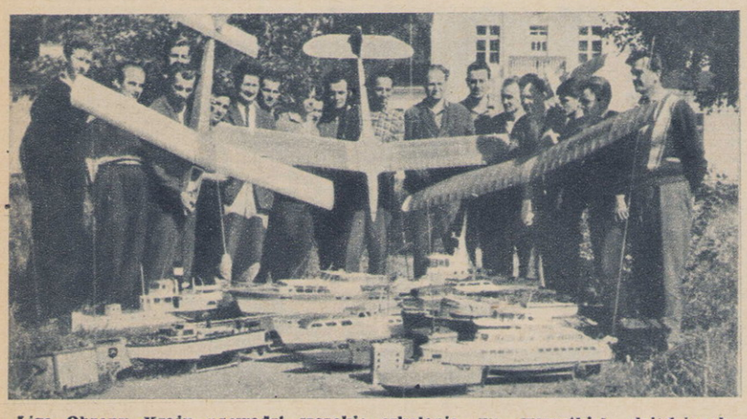
LOK, sposobiąc od wielu lat ludność cywilną do obrony, krzewi w społeczeństwie wiedzę techniczną. W ubiegłym dwudziestoleciu Liga Obrony Kraju przeszkoliła ok. 1.300 tys. kierowców samochodów, motocykli i ciągników, w tym kilkadziesiąt tysięcy wykwalifikowanych kierowców dla potrzeb wojska. Ponad 700 tys. osób zapoznało się na kursach organizowanych przez LOK z przepisami nowego Kodeksu Drogowego. W latach 1957—1964 w klubach łączności przeszkolono ponad 100 tys. osób w specjalnościach: radiowej, elektrycznej, telewizyjnej oraz z zakresu obsługi silników elektrycznych. Ponad 90 tys. osób szkoliło się na kursach wodnych. W przeszło 500 modelarniach prowadzonych przez LOK uczy się majsterkowania kilkadziesiąt tysięcy dziewcząt i chłopców. Członkowie oddziałów samoobrony biorą gremialnie udział w zwalczaniu wszelkiego rodzaju klęsk żywiołowych, akcji odśnieżania, przeciwpowodziowej, w walce z porażeniami.

Działalność Ligi Obrony Kraju w minionym dwudziestoleciu została wysoko oceniona przez partię i władze państwowe, co podkreślił w swoim przemówieniu na uroczystym Plenum ZG LOK członek Biura Politycznego KC PZPR, Minister Obrony Narodowej, Marszałek Polski Marian Spychalski, mówiąc m. in.:

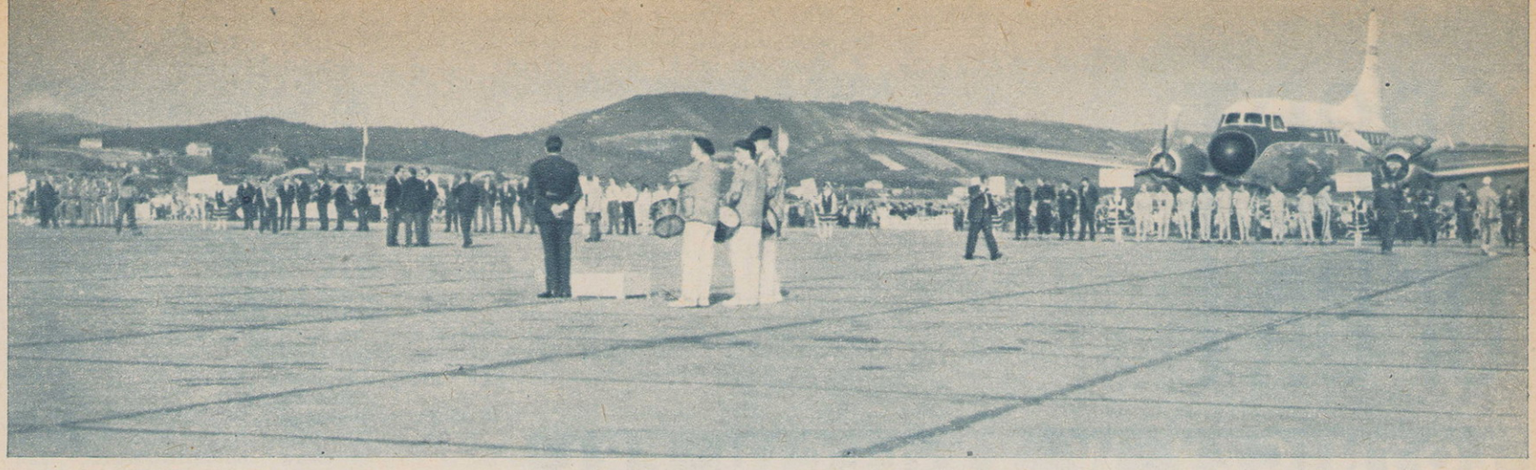
„Kierownictwo Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i naczelne władze Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej liczą na to, że Liga Obrony Kraju — masowa organizacja społeczna, realizując zadania wynikające z uchwał IV Zjazdu Partii, będzie w jeszcze większym stopniu brała udział w budowie i przygotowaniu społeczeństwa do obrony naszej socjalistycznej Ojczyzny. Partia i władza ludowa oczekują od Waszej organizacji dalszych, zwiększonych wysiłków w dziedzinie wychowania i przygotowania młodego, socjalistycznego pokolenia do pracy i obrony Ojczyzny.

W działalności tej towarzyszyć Wam będą braterskie uczucia ludowych Sił Zbrojnych, na których życzliwą pomoc możecie zawsze liczyć".

(K. K.)



Liga Obrony Kraju prowadzi szerokie szkolenie we wszystkich dziedzinach modelarstwa. Na zdjęciach: Jeden z licznych kursów dla radiomodelarzy (u góry) oraz fragment wystawy dorobku modelarstwa rakietowego.



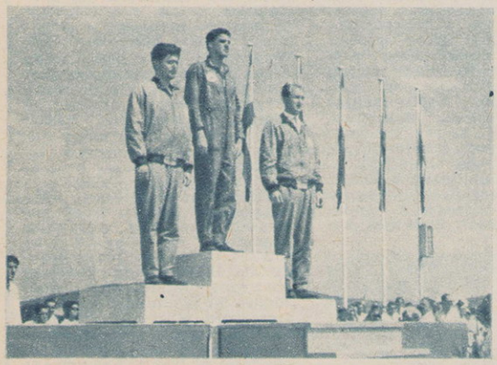
Uroczyste otwarcie mistrzostw na lotnisku w Bilbao.

III MISTRZOSTWA ŚWIATA W AKROBACJI LOTNICZEJ

BILBAO, 31. 8. – 13. 9. 1964 r.
Korespondencja własna „Skrzydlatej Polski" z Hiszpanii

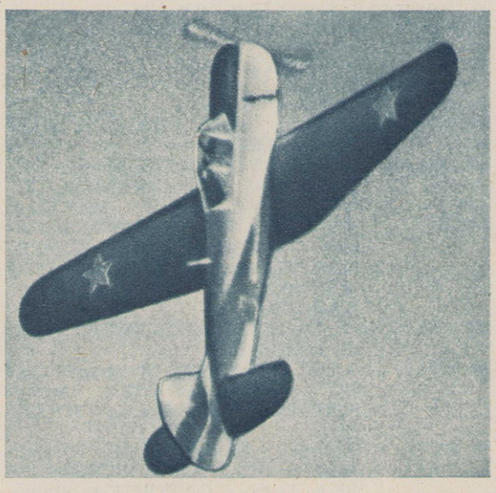
BILBAO, przemysłowe miasto na hiszpańskim wybrzeżu Zatoki Biskajskiej, gościło w dniach 31 sierpnia — 13 września br. 45 najlepszych pilotów akrobacyjnych z 11 krajów Europy, Afryki i Ameryki. Wśród nich znalazło się także 5 kobiet (3 z ZSRR, 1 z Czechosłowacji i 1 z Francji), które miały po raz pierwszy możność walczyć o „swoje" tytuły i medale w ramach mistrzostw świata (do tej pory startowały wspólnie z mężczyznami).

Całe mistrzostwa były podzielone na dwie części: półfinały i finały. W obu — zawodnicy wykonywali wiązanki obowiązkowe znane, obowiązkowe podane na miejscu i dowolne. Osiągnięcia zawodników oceniała międzynarodowa komisja złożona z przedstawicieli Hiszpanii, USA, Francji, Szwajcarii, Czechosłowacji, Węgier i ZSRR.



Na najwyższym stopniu podium zwycięzców — Tomas Castanio (Hiszpania), niżej — Ladislav Bezak i Ladislav Trebaticky (CSRS).

Rosalia Zanozina (ZSRR) oraz jej rodaczka Ludmiła Wasiliewa i reprezentantka Czechosłowacji Eva Kaprasova na podium zwycięzców.



Na samolotach Jak-18P latali zawodnicy radzieccy.

Czternastodniowa walka dała odpowiedź na szereg pytań, wątpliwości i domysłów nurtujących wszystkich entuzjastów tego rodzaju sportu: czy zdołają obronić tytuły mistrzów świata w klasyfikacji indywidualnej i drużynowej Węgrzy, którzy tak przekonywująco wygrali w Budapeszcie, jak wypadną dawni mistrzowie — piloci czechosłowaccy, wykazujący od szeregu lat wysoką formę, czy przypadkiem nie sprawią niespodzianki Hiszpanie, posiadający handicap własnego lotniska i wreszcie co pokażą piloci radzieccy, o których było wiadomo, że przygotowywali się do mistrzostw od dłuższego czasu. Szkoda tylko, że pełen dżentelmeństwa (aczkolwiek bardzo zacięty) przebieg zawodów zakłócony został w kilku przypadkach niezbyt poważnymi werdyktami sędziów.

W półfinale okazało się, że najwięcej w dyscyplinach obowiązkowych mają do powiedzenia reprezentanci ZSRR i Hiszpanii. W czołówce uplasowali się również piloci czechosłowaccy, którzy swe punkty zebrali głównie na wiązankach figur dowolnych, w czym uzyskali przewagę mając wysokie współczynniki utrudnienia. Czechosłowacy o mały włos uzyskaliby również pierwsze miejsce w klasyfikacji drużynowej, lecz sukces uciekł im dosłownie sprzed nosa, wskutek tego, że podczas wykonywania czwartej figury przez tegorocznego zwycięzcę zawodów Lockheed Trophy-Souca, rozpiął mu się pasek mocujący stopę na pedale steru kierunkowego. Mimo że Souc w czasie lotu usunął przeszkodę i w regulaminowym czasie od nowa wykonał całą wiązankę, dwaj sędziowie anulowali mu całą próbę.

W grupie kobiet najlepsze były pilotki radzieckie Zanozina i Wasiliewa. Jedyna zawodniczka z Czechosłowacji, Eva Kaprasowa, uplasowała się na trzecim miejscu.

Największą uwagę skoncentrowała jednak na sobie walka o pierwsze miejsce w klasyfikacji pojedyńczej mężczyzn. Tu w końcowej fazie ubiegali się o medale tylko piloci czechosłowaccy, radzieccy i jeden Hiszpan. W toku konkurencji na drugą pozycję za Hiszpanem wyszedł pilot czechosłowacki Ladislav Bezak, różnicą jedynie 6 punktów. Tu do „akcji" wszedł sędzia amerykański, oceniając mistrzowskie wykonanie dowolnej wiązanki przez Bezaka o 2 600 (!) punktów mniej od całkiem przeciętnych produkcji zawodnika hiszpańskiego. Wystarczyło to całkowicie, aby na podium zwycięzcy stanął jako nowy mistrz świata oficer lotnictwa hiszpańskiego Tomas Castanio. Drugie i trzecie miejsce zajęli Czechosłowacy — Bezak i Trebaticky, byli mistrzowie świata.

Do ciekawostek mistrzostw można zaliczyć fakt, iż wszyscy piloci hiszpańscy, łącznie z Castanio, latali na czechosłowackich samolotach Z-326 „Trener-Master". Niespodzianką były stosunkowo słabe wyniki Węgrów, którzy nie tylko nie zdobyli żadnego medalu, ale nie dostali się (z wyjątkiem Fejesa) do finału. Prawdopodobnie odegrały tu dużą rolę nerwy. Na odwrót — wielką odporność psychiczną wykazali piloci ZSRR, CSRS i Hiszpanii.

Tekst i zdjęcia: J. F. SARA

WYNIKI

(pierwsze trzy miejsca)

Klasyfikacja indywidualna — mężczyźni:

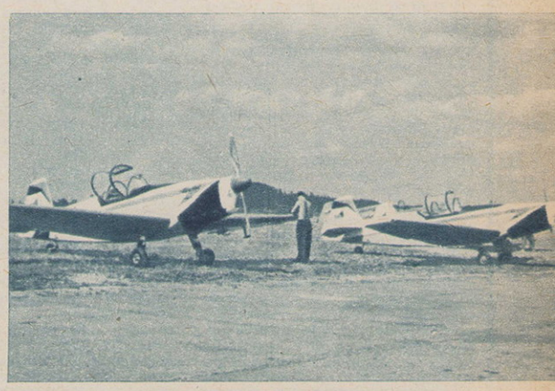
1. Tomas Castanio — Hiszpania	— 30 431 pkt
2. Ladislav Bezak — CSRS	— 30 138 pkt
3. Ladislav Trebaticky — CSRS	— 29 645 pkt

Klasyfikacja indywidualna — kobiety:

1. Rosalia Zanozina — ZSRR	— 13 961 pkt
2. Ludmiła Wasiliewa — ZSRR	— 13 735 pkt
3. Eva Kaprasova — CSRS	— 13 431 pkt

Klasyfikacja drużynowa:

1. ZSRR	— 44 227 pkt
2. CSRS i Hiszpania (ex equo)	— 43 475 pkt
3. NRD	— 39 922 pkt



Jednomiejscowe samoloty Z-226 „Akrobat-Special", na których latali zawodnicy czechosłowaccy.

SPORT

JERZY R. KONIECZNY

(11)

LOTNICZY W XX-LECIU PRL

TYTUŁY I MEDALE „MISTRZA SPORTU"

otrzymali:

W sporcie samolotowym

W 1957 r. — Andrzej ABŁAMOWICZ,
W 1960 r. — Zdzisław DUDZIK,
W 1961 r. — Zbigniew RAWICZ,
W 1962 r. — Stanisław KASPEREK.

W spadochroniarstwie

W 1951 r. — Zbigniew CHRONIK, Witold LICZBIŃSKI;
W 1952 r. — Witold TRACZ;
W 1954 r. — Waldemar BOŁOTOWICZ, Zbigniew CHANDZE, Edward CHODKIEWICZ, Mieczysław KAMIŃSKI;
W 1955 r. — Jerzy KUBACZEWSKI, Jerzy ŁOBODDA, Józef WÓJCIK;
W 1956 r. — Zdzisław CHYLIŃSKI, Jan CIERNIAK, Zygmunt CZERWIŃSKI, Stefan FURMANIAK, Jerzy KOWALCZUK Przemysław PIĄTKOWSKI, Bogusław PLAMOWSKI, Mieczysław PŁOŃSKI, Zdzisław SZWEDZIUK;
W 1957 r. — Zdzisław BALCERSKI, Jerzy KOSS, Romana SKATULSKA, Bogdan SZMIDT, Maria WOJTKOWSKA;
W 1958 r. — Antonina CHMIELARCZYK, Anna FRANKE, Ireneusz ZAPAŚNIK;
W 1959 r. — Henryk PRZYBYSZEWSKI;
W 1961 r. — Roman CAJZNER, Stefan CZERWONKA, Andrzej KOLATORSKI, Czesław ROBAK, Jerzy SOBCZYK.

W sporcie śmigłowcowym

W 1958 r. — Stanisław GAJEWSKI.

W szybownictwie

W 1952 r. — Tadeusz GÓRA;
W 1953 r. — Andrzej BRZUSKA, Zdzisław PRZYJEMSKI;
W 1954 r. — Henryk ZYDORCZAK, Roman ZYDORCZAK, Antoni ŚMIGIEL, Jerzy POPIEL, Edward MAKULA, Aleksander PAWLIKIEWICZ, Marian GORZELAK, Rudolf KOPERNOK, Tadeusz SZYMCZAK, Jerzy WOJNAR, Ewa NIECHAY, Erazm KAPAŁA;
W 1955 r. Stanisław SKRZYDLEWSKI, Ludwik MISIEK;
W 1956 r. — Adam ZIENTEK, Rajmund JAKÓB, Adam BRZOZA, Antoni SCHABOWSKI, Konrad WICIŃSKI;
W 1957 r. — Andrzej KOSKOWSKI, Pelagia MAJEWSKA, Wanda SZEMPLIŃSKA, Lucyna BAJEWSKA, Sławomir MAKARUK, Józef DANKOWSKI, Tadeusz ŚLIWAK, Stanisław ŁUSZPIŃSKI, Ludwik MERŁO;
W 1959 r. — Stanisław CNOTLIWY;
W 1960 r. — Henryk IGNASIAK, Stanisław RATUSIŃSKI, Jerzy ADAMEK, Franciszek NIECHWIEJCZYK, Irena ZABIEŁŁO, Maksymiliana CZMIELÓWNA-PASZYC, Wanda ADAMEK, Zbigniew KIRAKOWSKI, Jerzy DĄMBSKI, Tadeusz DĄBEK, Zbigniew KUDZEWICZ;
W 1961 r. — Adela DANKOWSKA, Eugeniusz PIENIĄŻEK, Olgierd PASZYC, Czesław CNOTLIWY, Zenon SKOLSKI, Jerzy DERKOWSKI;
W 1962 r. — Bogusław WODZYŃSKI, Julian ZIOBRO, Jerzy KONDRACIUK, Mirosław KRÓLIKOWSKI, Jan PROKOP, Leszek KUCIŃSKI, Wiesław DZIEDZIO, Waldemar GROSS, Tadeusz KACZMAREK, Henryk LISIECKI, Barbara MACIĄG, Henryk MACIĄG, Andrzej PAZIO, Lidia PAZIO, Stanisław PORĘBSKI, Henryk RÓŻALSKI, Stefan RÓŻYCKI, Eugeniusz SIEDLECKI, Henryk SIENKIEWICZ, Tadeusz POPIEL, Leopold OSMECKI;
W 1963 r. — Hanna BADURA, Jan WRÓBLEWSKI, Tadeusz FARSEWICZ, Mirosław BERNER, Wiesław ZARYCKI, Zygmunt ZNANIECKI, Stanisław SÓJKA, Henryk MUSZCZYŃSKI, Franciszek KĘPKA jr., Jerzy ŚMIELKIEWICZ;
W 1964 r. — Przemysław BRONIKOWSKI; Bogdan JÓŹWICKI, Józef PIECZEWSKI, Zbigniew SIENKIEWICZ, Leon SZTUKA, Michał SIEKIERZYŃSKI, Eugeniusz FUCHS, Henryk JAWORSKI, Kazimierz GORZKIEWICZ, Marek KOCHANOWSKI.

MEDAL LILIENTHALA

otrzymała:

W 1961 r. (na 54 konferencji generalnej FAI w Monaco)
Pelagia MAJEWSKA.

(C. d. n.)

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

JERZY STANISŁAW RUDLICKI

Jerzy Stanisław Rudlicki urodził się 14 marca 1893 r. w Odessie (ZSRR). Tamże ukończył szkołę średnia. Od dziecka cechuje go wielkie zamiłowanie do mechaniki, nauk ścisłych i przyrodniczych. W wieku lat 14 projektuje nadawczo-odbiorczą iskrową stację telegraficzną z zapisem literowym. Wynalazkiem interesuje się francuska firma Ducelier, ale do realizacji projektu nie dochodzi. W wieku szkolnym wykonuje szereg pomocy naukowych dla klasy fizyki doświadczalnej. Wykonane przez niego w akwareli tablice owadów i roślin dla klasy przyrody zostają wyróżnione na Wszechrosyjskiej Wystawie Rysunków Szkolnych w Piotrogrodzie 2 nagrodą Akademii Sztuk Pięknych.

3 marca 1909 r. uncsi się po raz pierwszy w powietrze na szybowcu własnego pomysłu, który — nie zaopatrzony w stery — ulega rozbiciu. Buduje szereg dalszych szybowców różnych układów, wykonując na nich udane loty. W zimie 1910 — 1911, na organizowanej przez Aeroklub Odesski i Wojenny Batalion Morski Wystawie Przemysłowej w Odessie, wystawia w pawilonie lotnictwa własny szybowiec, szereg modeli redukcyjnych samolotów i rysunki, otrzymując za nie dyplom uznania i nagrodę. Zbudowane przez niego cztery wielkie latawce, unoszące światła nad wystawą, zakupuje przedstawiciel dworu szacha perskiego. W 1914 r. przystępuje do budowy zaprojektowanego przez siebie jednomiejscowego samolotu, wyposażonego w silnik Anzani 24 KM. Dokończony w czasie wojny samolot, oblatany przez kpt. pil. Grekowa z wojennego batalionu morskiego, zostaje uszkodzony przy jednym z ladowań podczas nieobecności Rudlickiego, który jest w tym czasie w wojsku.

Po ukończeniu szkoły oficerskiej w Odessie skierowany zostaje jako obserwator do eskadry lotniczej 8 korpusu na froncie południowo-zachodnim. Jest obserwatorem dowódcy eskadry kpt. Olejnika. Za fotografię frontu i fortyfikacji Dubna zostaje odznaczony Krzyżem św. Włodzimierza z Mieczami. W kilka miesięcy później zostaje odkomenderowany do szkoły pilotażu w Symferopolu, następnie do grupy por. Rajewskiego w Sewastopolu i Belbek. Powraca nastepnie jako pilot do eskadry 8 korpusu, wcielonej wówczas z skład grupy niszczycielskiej kpt. Krutienia. Zostaje zestrzelony w czasie ataku na niemiecki pociąg pancerny na zachód od Tarnopola, doprowadza jednak swój samolot Spad A2 między linie okopów, gdzie zostaje ranny. Lecac na Nieuporcie-„Bebe" laduje przymusowo w wyniku walki z niemieckimi samolotami. Zostaje potem przydzielony do Avipriom Moskwa — lotnisko Chodynka. Ucieka stamtąd i kontaktuje się z oddziałami polskimi, przedstajac się do Mińska. Jedzie potem jako kurier z dokumentami do Charbinu, aby później przez Suez przybyć do Marsylii i wstąpić w szeregi formujacej sie armii gen. Hallera .Przechodzi przeszkolenie w Dijon Peau i w szkole walki powietrznej Biscarosse Plage.

Otrzymuje przydział do eskadry Br. 29. Odwołany z frontu do sztabu armii Hallera, zostaje odkomenderowany do referatu organizacyjnego i personalnego lotnictwa. 13 stycznia 1919 r. odbywa z Marsylii do Kanstantynopola na statku „Chacuia", ale w nocy z 15 na 16 stycznia statek tonie przed Cieśniną Messyńską. Zostaje jednak wyratowany i powraca do Paryża. Bierze udział w miedzynarodowej misji (pierwszej), która przybywa do Polski. W maju 1919 r. powraca do kraju ze sztabem armii Hallera i eskadrą Br. 39, która dowodzi następnie w stopniu kapitana (eskadra zostaje przemianowana później na 16 Eskadre Łącznikową). Z kolei otrzymuje przydział do wydziału organizacyjnego Departamentu IV (Lotnictwa). W latach 1921/22 studiuje w Ecole Superieure de l'Astronautique w Paryżu, kończąc ją z najwyższym odznaczeniem, za najlepszy projekt dyplomowy samolotu. Przydzielony do Polskiej Misji Zakupów Wojskowych, współpracuje z Section de Fabrication Aeronautique i Section Technique de l'Aeronautique. W 1925 r. powraca do kraju i pełni funkcje szefa działu doświadczalnego i laboratoryjnego ITBL. W 1926 r. przechodzi do działu lotniczego Zakładów Mechanicznych E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie, gdzie organizuje biuro studiów i obejmuje stanowisko naczelnego konstruktora. W Lublinie opracowuje szereg udanych typów samolotów wojskowych i cywilnych, z których dziesięć: R-VIII, R-IX, R-X, R-XI, R-XII, R-XIII, R-XIV, R-XVI, R-XIX i R-XX (największy samolot zbudowany w Polsce), ukazuje się jako prototypy, a pięć (R-VIII, R-X, R-XIII, R-XIV i R-XVI) budowanych jest w wielkich lub małych seriach na użytek lotnictwa. Równocześnie prowadzi pionierskie prace badawcze i doświadczalne. W latach dwudziestych opracowywuje pierwsze w Polsce wciągane podwozie, co nie znajduje jednak uznania w oczach Departamentu Lotnictwa. W latach 1928—1931 wynalazł, opatentował i wypróbował w locie (na Hanriocie 14) usterzenie rozwidlone, nazywane później usterzeniem Rudlickiego.

W 1935 r., po przejęciu fabryki przez państwo, zostaje zwolniony bez wypowiedzenia ze stanowiska szefa biura konstrukcyjnego i wszystkie jego projekty, obliczenia i zapiski znajdujące się w fabryce zostają przejęte przez władze. Nie mogąc dostać żadnej pracy w lotnictwie, osiada na roli w majątku Olbięcin pod Kraśnikiem. Tam, współpracując z Ministerstwem Rolnictwa, przeprowadza szereg doświadczeń agrarnych i zajmuje się aktywnie pracą społeczną.

Podczas mobilizacji w 1939 r. zostaje przydzielony do parku 4 pułku lotniczego. Z ramienia PLL „Lot" prowadzi ko-

Jerzy Stanisław Rudlicki

lumne samochodową przez Jugosławię, Włochy do Francji. Rozpoczyna pracę w fabryce Poteza w Casablance w Maroku, gdzie zostaje kierownikiem biura studiów, modyfikującego amerykańskie samoloty bojowe na uzbrojenie i wyposażenie francuskie. Po upadku Francji ewakuuje grupe Polaków od Poteza do Wielkiej Brytanii. Od września 1940 r. pracuje w Burtonwood Repair Depot. Tam opracowuje szereg własnych wynalazków jak „Flare Dropper" do nocnej obrony Londynu przed bombardowaniem, „Barometric Release Device" do masowego zrzutu ulotek i inne. Na polecenie lotnictwa amerykańskiego projektuje instalacje karabinów maszynowych dla samolotów do specjalnych zadań, przeprojektowuje drzwi bombowe w samolotach B-26 „Marauder" itp. W uznaniu za te prace sztab Amer. Bomber Command proponuje mu przejście do amerykańskiej bazy lotniczej w Irlandii, będącej pod nadzorem Lockheed'a. Tam też dokonuje szeregu ulepszeń samolotów i rozwiazuje problemy instalacji brytyjskiego wyposażenia na samolotach amerykańskich. Rozwija swój wynalazek: specjalny wyrzutnik bombowy do bombardowań powierzchniowych, przeznaczony dla B-17. Boeingi B-17 zaopatrzone w te wyrzutniki, zdolne do zwalniania 300 bomb szeregowo w różnych kombinacjach, toruja drogę lądowaniu alianckiemu w Europie zachodniej w 1944 r. i stosowane sa do końca wojny. Otrzymuje potem propozycję wyjazdu do USA i oferty pracy z czterech amerykańskich firm lotniczych.

23 kwietnia 1945 r. przybywa do Ameryki i 7 maja tegoż roku rozpoczyna pracę na stanowisku konstruktora w firmie Republic. W zakładach tych pracuje przez 16 lat, przyczyniając sie do opracowania i udoskonalenia szeregu konstrukcji lotniczych i astronautycznych oraz różnych wynalazków. W 1961 r. przechodzi na emeryture i zamieszkuje na Florydzie, pracując w dalszym ciagu nad projektami lotniczymi. Opracowuje własna oryginalna metodę pionowego wzlotu, która jest obecnie badana przez National Inventors Council (Narodowa Rada Wynalazków).

Posiada szereg wysokich odznaczeń polskich i zagranicznych, m. in. Krzyż Walecznych, Złoty Krzyż Zasługi i Legie Honorowa.

(J. B. C.)

NA MARGINESACH ASTRONAUTYKI

(Refleksje pokongresowe)

PEŁNA rozmachu impreza międzynarodową, jaką był ostatni Kongres Astronautyczny w Warszawie, skupiła uwagę zarówno uczestników, jak i wszystkich śledzących przebieg obrad, na zagadnieniu lotu człowieka na Księżyc. Ten węzłowy problem najbliższych lat jest i będzie nadal rozwiązywany głównie przez „Wielkich Zawodników" astronautyki. Nie będąc takimi „zawodnikami", a należąc raczej, jak ktoś to określił, do „kibiców astronautyki", pasjonujemy się wprawdzie osiągnięciami i planami „wielkich", śledzimy pilnie arcyciekawą problematykę, stanowiącą przecież wyraz dążeń i możliwości współczesnej techniki — równocześnie jednak, wracając do spraw naszego dnia powszedniego, szukamy punktów styku między astronautyką, a naszymi problemami i potrzebami praktycznymi. Te punkty styku znajdujemy na poboczach głównego traktu astronautyki, znajdujemy tam, gdzie przedsięwzięcia astronautyczne mają jakieś konsekwencje w innych, ziemskich dziedzinach. Gdy patrzymy pod tym kątem na problematykę kongresową, nasuwa się kilka refleksji, wartych zanotowania.

REFLEKSJA PIERWSZA, CZYLI O CZYM NA KONGRESIE NIE MÓWIONO...

Plany astronautyki na najbliższe lata bazują na wielkich rakietach. Oglądaliśmy na Kongresie sugestywne filmy, przedstawiające starty rakiety „Saturn", związanej z programem podboju Księżyca, a posiadającej już ciężar startowy rzędu 500 ton. Realizacja programu „Apollo" spowoduje dalszy wzrost wielkości i ciężaru tego typu rakiety. Oglądaliśmy film, rysunkowy wprawdzie, ale oparty na przemyślanym projekcie wstępnym, przedstawiający projekt „Rombus", będący jedną z propozycji odnośnie „tego, co ma być po Saturnie".

A więc rakieta nośna wielokrotnego użycia, uniwersalna, i — kilkakrotnie większa od „Saturna", a przy tym zdolna do startów w krótkich odstępach czasu, przy niskich kosztach własnych. Projekt ten dobrze obrazuje tendencję najbliższych lat: zmniejszenie kosztów przedsięwzięć kosmicznych drogą m. in. wprowadzenia dużych i często eksploatowanych rakiet standardowych. Metoda ta niewątpliwie warunkuje uzyskanie sukcesu w realizacji planów astronautycznych. Ale każda rzecz ma dwie strony. O tej drugiej stronie zagadnienia nie powiedziano na Kongresie ani słowa, chociaż rok temu, w tych samych salach, podczas sesji COSPAR, takie słowa, acz z rzadka, można już było usłyszeć.

Chodzi o to, że realizacja wielkich rakiet oznacza zużycie przy każdym starcie setek, a niedługo tysięcy ton paliw rakietowych. Paliwa spalają się, co bynajmniej nie oznacza, że zostają unicestwione; oznacza to tylko, że zmieniają one swą postać fizyczną i chemiczną i w tej postaci wprowadzane zostają do atmosfery ziemskiej. Większość paliwa spala się na wysokościach do 300 km, najbardziej zasobne w paliwo, dolne stopnie rakiet pracują na stosunkowo małych wysokościach. W ten sposób atmosfera zostaje coraz intensywniej nasycona substancjami, nie występującymi w niej w stanie naturalnym.

Mija zaledwie dwa lata od czasu, jak amerykański geofizyk Jerome Pressman wskazał na niebezpieczeństwa wynikające z powyższych faktów. Od tego czasu ukazało się zaledwie kilka prac, poświęconych temu zagadnieniu, problem jest więc daleki jeszcze od wystarczającego naświetlenia i lansowanie jakichś katastroficznych poglądów byłoby obecnie na pewno przedwczesne. Ale jednak tych kilka dokonanych prób naukowego zbadania zagadnienia zanieczyszczenia atmosfery produktami spalania silników rakietowych wykazało, że sprawa ma charakter poważny i nie można nad nią przejść do porządku dziennego.

Zmiana ilości ozonu w atmosferze i związane z nią zmiany w bilansie cieplnym Ziemi oraz w cyrkulacji atmosfery, zmiana przenikalności atmosfery dla promieniowania ultrafioletowego i wynikające stąd skutki biologiczne, przesunięcie warstw jonosferycznych — oto najważniejsze skutki, jakie wywołać może zanieczyszczenie atmosfery gazami wylotowymi rakiet. Jak powiedziałem wyżej, badania nad tym problemem są w stadium początkowym, nie jest jednak wykluczone, że mogą one doprowadzić do zaleceń ograniczenia lub nawet wstrzymania startów wielkich rakiet, w obliczu groźby biologicznych zmian, wywołanych sztucznym przekształceniem górnej atmosfery. Czy jednak ostrzeżenie przyjdzie w porę? Problem przekształcenia atmosfery bada niewielu ludzi, zaś nad budową wielkich rakiet pracują dziesiątki tysięcy... Miejmy nadzieję, że Międzynarodowa Współpraca Geofizyczna i odpowiednie komisje COSPAR rozwiną na czas odpowiednie badania.

REFLEKSJA DRUGA, CZYLI OPTYMIZM W METEOROLOGII

Jak powiedziano na Kongresie, zagadnienie sztucznych satelitów meteorologicznych znajduje się na pograniczu astronautyki i meteorologii. Jest to więc niejako margines astronautyki, ale margines uznany i zalegalizowany, gdyż poświęcono mu osobną sesję referatową oraz postanowiono wśród stałych organów IAF przewidzieć specjalną komórkę dla spraw satelitów meteorologicznych. Cieszy nas to, gdyż Księżyc daleko, ale pogodę i jej kaprysy czujemy co dzień na własnej skórze.

Sesji satelitów meteorologicznych przewodniczył znany radziecki specjalista prof. K. J. Kondratiew, autor m. in. dość rozpowszechnionej u nas książki „Badania meteorologiczne za pomocą rakiet i satelitów". Przedstawicielem Światowej Organizacji Meteorologicznej (WMO) był na sesji wicedyrektor PIHM d/s Służby, dr Jerzy Michalczewski. Wygłoszono 7 referatów. Udział w sesji nastraja optymistycznie, gdyż satelity meteorologiczne są faktem dokonanym, a ich perspektywy rozwojowe są tak poważne, że w chwili obecnej trudno nawet sobie w pełni uświadomić przewrót, jaki wywołają one w metodach pracy służby synoptycznej i w badaniach meteorologicznych. Szczególnie ważne jest to, że praktyczne wykorzystanie satelitów meteorologicznych to nie jakaś mniej lub więcej mglista przyszłość, ale teraźniejszość, lub bliskie jutro.

Reprezentując na sesji Pracownię Rakietowych Sondowań Atmosfery PIHM w Krakowie, słuchałem referatów na temat satelitów „Tiros" i „Nimbus" z przyjemnym uczuciem, że stykam się z czymś już nieco znanym — sygnały „Tirosa" odbieraliśmy już w styczniu br, wkrótce po wprowadzeniu satelity na orbitę, zaś w czasie, gdy przebywałem na sesji, moi Koledzy w Pracowni odbierali sygnały „Nimbusa". Praktycznie możemy też ocenić postęp, jaki dokonał się w okresie między „Tirosem-VIII", a „Nimbusem": jeśli w pierwszym przypadku odbiór sygnału był możliwy dość rzadko i utrudniony, obecnie z łatwością uzyskuje się transmisje codzienne z jednej, lub nawet dwóch sąsiednich orbit.

Szerokie wykorzystanie w synoptyce zdjęć pokrywy chmur jest więc kwestią najbliższej przyszłości. Na razie dostępne są tylko obrazy pokrywy chmur, ale, jak wynika z wygłoszonych na sesji referatów radzieckich, istnieją już podstawy teoretyczne do przeprowadzania z satelity pomiarów: temperatury na powierzchni Ziemi, ciśnienia powietrza na powierzchni lub wysokości wierzchołków chmur. Ciekawy referat amerykański o zastosowaniu satelitów w oceanografii zwrócił uwagę na fakt, że satelita może służyć nie tylko jako narzędzie przeprowadzania pomiarów; może on być także bardzo sprawną „zbiornicą" danych z automatycznych stacji naziemnych. Tak więc przygotowuje się rewolucja w dziedzinie przeprowadzania pomiarów meteorologicznych i ich gromadzenia, rewolucja, która musi doprowadzić do gruntownej przebudowy sieci meteorologicznej i odejścia od wielu tradycyjnych metod. Przygotowywany przez Światową Organizację Meteorologiczną tzw. World Weather Watch (Światowy Dozór Pogody) będzie już oparty na satelitach, rakietach, stacjach automatycznych i maszynach liczących. Może nawet nie uświadamiamy sobie jeszcze, jakie konsekwencje będzie to miało w przyszłości dla „szarego człowieka" — i tego, który dziś narzeka na złą prognozę, i tego, który głoduje w wyniku klęski żywiołowej, i tego, którego zabija niespodziewanie nadchodzący huragan...

REFLEKSJA TRZECIA, CZYLI „SAMI NIE WIEMY, CO POSIADAMY"

Osobna sesja Kongresu zajmowała się zagadnieniami nauczania astronautyki i wpływem astronautyki na współczesny proces nauczania. Zainteresował mnie tu tytuł referatu: „Rakiety eksperymentalne — pomocniczy środek nauczania". Poszedłem posłuchać, a to, czego się dowiedziałem, warte jest zanotowania. Referowała pani L. Blosset, kierowniczka służby informacyjnej i dokumentacyjnej Narodowego Ośrodka Studiów Kosmicznych w Paryżu. Okazuje się, że we Francji w ostatnich latach uznano eksperymenty rakietowe za cenny element współczesnego kształcenia młodzieży i udzielono szerokiego poparcia państwowego młodzieżowym pracom eksperymentalnym w dziedzinie techniki rakietowej. Nie, nie sakramentalne „modelarstwo rakietowe", ale właśnie prace eksperymentalne w pełnym tego słowa znaczeniu, wykonywane pod nadzorem fachowych instruktorów i przy użyciu standardowego sprzętu rakietowego, dostarczonego przez odpowiednie zakłady. I nie chodzi tu tylko o przygotowanie „kadry rakietowej". Prace tego typu uczą w atrakcyjny sposób metodyki badań naukowych, pracy zespołowej, dyscypliny, wprowadzają w dziedziny techniki, ważne nie tylko dla astronautyki czy rakietnictwa. A więc chodzi o nowoczesną formę ogólnego wykształcenia technicznego, o rozwijanie zainteresowań naukowych i wdrożenie do metodyki pracy naukowej. Pokazano zdjęcia z eksperymentów, pokazano w oryginale rakietę doświadczalną, do której wyposażenie (nie silnik!) konstruują grupy młodzieżowe — rakieta ta przy ciężarze startowym od 35 do 27 kG posiada pułap od 3,5 do 5 km.

Wszystko to byłoby tylko bardzo ciekawe, gdyby nie fakt, że zarówno tezy i wnioski jak konstrukcje i sceny pokazane na zdjęciach wydawały mi się jakoś bardzo dobrze znane. Przecież to nasz Doświadczalny Ośrodek Rakietowy Aeroklubu Krakowskiego! Moglibyśmy na ten temat powiedzieć niewiele mniej, niż p. Blosset. Tylko, że u nas robiono to dwa lata wcześniej — i, że nikt nie zamierzał się tym pochwalić. Nawet na konferencję krajową w ub. roku referat na ten temat „nie przeszedł", cóż dopiero mówić o forum międzynarodowym. Rakiety, które nie lecą do Księżyca!

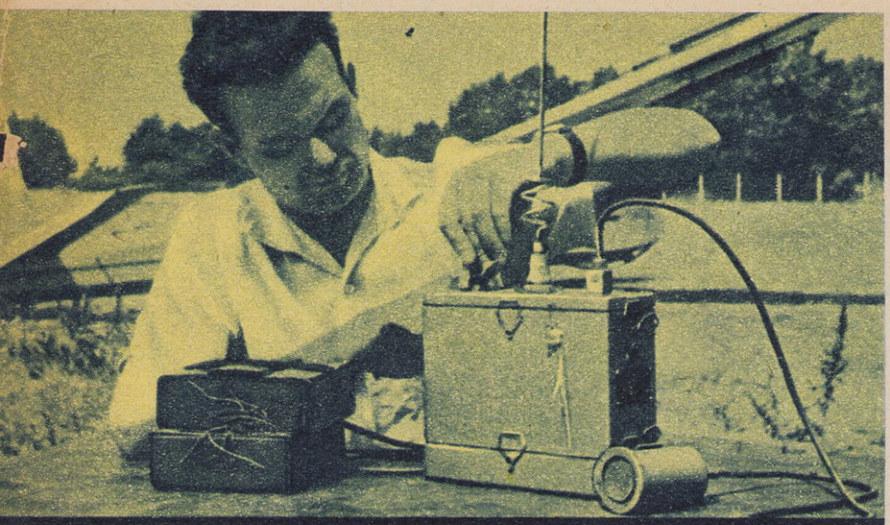
Oglądając na zdjęciach studentów i licealistów, krzątających się przy rakietach, przypominałem sobie nasz Kurs Obsługi Rakiet Doświadczalnych z 1962 r. Gdy na zdjęciu pakowano do rakiety szczura, przypominałem sobie nasze białe myszki w rakiecie RM-2D w 1961 r, z których to myszek tyle śmiechu miało wielu „poważnych" ludzi, mimo że eksperyment przygotowano w Akademii Medycznej. Wreszcie, gdy demonstrowano rakietę, przypominała się nasza RP-3, zbliżona wymiarami i osiągami.

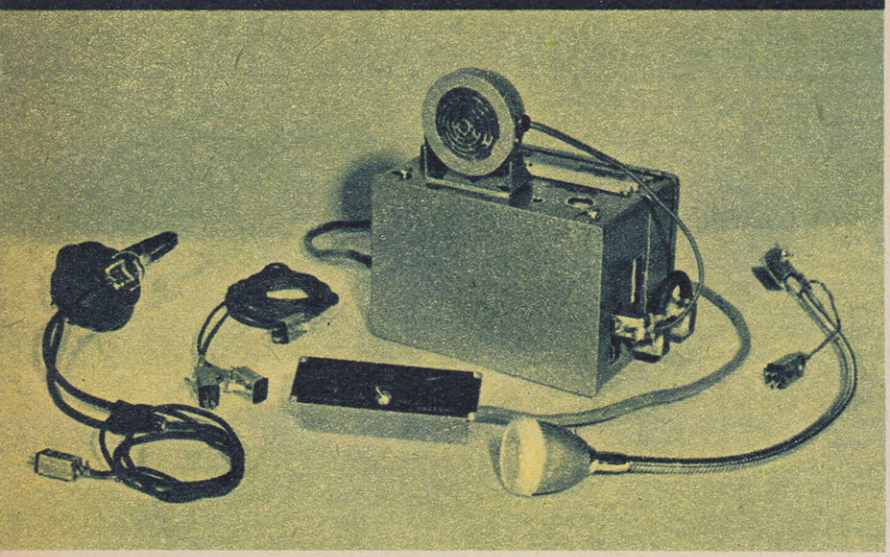
W dyskusji zabierało głos wiele osób, chwalono, podziwiano, stawiano wnioski współpracy, proponowano rozszerzenie opisanych form kształcenia. Nastrajało to melancholijnie, gdy się wiedziało, że nasz Doświadczalny Ośrodek Rakietowy Aeroklubu Krakowskiego bynajmniej nie ma jasnych perspektyw, a przeciwnie — znajduje się w stanie zaledwie wegetacji. Sami nie wiemy, co posiadamy.

Mgr inż. JACEK WALCZEWSKI

Fragment jednej z licznych prób Doświadczalnego Ośrodka Rakietowego Aeroklubu Krakowskiego.

POLSK





Wyżej: Radiotelefon „Świerszczyk" na starcie szybowcowym w Aeroklubie Pomorskim w Toruniu. Niżej: Kompletny zestaw radiostacji szybowcowej RS-2 wraz z osprzętem. Zwraca uwagę mikrofon (pierwszy z prawej) na giętkim wysięgniku, popularnie zwanym „gęsią szyją".

Pojawienie się seryjnych i wysokosprawnych radiostacji szybowcowych na naszych lotniskach sportowych jest niewątpliwie bardzo dużym osiągnięciem organizacyjnym pionu technicznego Aeroklubu PRL, w szczególności Wydziału Eksploatacji Osprzętu ZG APRL. Na dzisiejszym etapie rozwoju światowej techniki szybowcowej trzy czynniki decydują o poziomie wyczynu: pilot, szybowiec i łączność radiowa. Po raz pierwszy w historii polskiego szybownictwa wszystkie te czynniki wystąpiły równocześnie i to w skali naprawdę masowej.

PIERWSZE próby wykorzystania radia w szybownictwie polskim były dokonane w 1935 r. w Bezmiechowej przy współpracy Instytutu Techniki Szybownictwa we Lwowie. Próby te prowadzono (z dłuższymi przerwami) na różnych typach szybowców aż do wybuchu wojny w 1939 r. W ich wyniku opracowano prototypową radiostację szybowcową nadającą się już do produkcji seryjnej.

Rzecznikiem wprowadzenia radia do szybownictwa w Polsce Ludowej była „Skrzydlata Polska". Na naszych łamach wielokrotnie postulowano konieczność uwzględnienia spraw łączności radiowej w planach postępu technicznego w szybownictwie. Dzisiaj możemy stwierdzić, że nie bezskutecznie.

W połowie lat 50-tych Politechnika Gliwicka wykonała dwie radiostacje szybowcowe na lampach miniaturowych, zasilane z baterii suchych. Radiostacje te nie zdały egzaminu praktycznego w szybownictwie.

Na obozie przygotowawczym do Szybowcowych Mistrzostw Świata w St.-Yan w 1956 r. — w Jeleniej Górze — przeprowadzono pierwsze próby z radiostacjami UMK-12 konstrukcji inż. Michała Kasi. W tym samym okresie próbowano stosować w szkoleniu szybowcowym tzw. „radioucha" — odbiorniki superreakcyjne dla pilotów, współpracujące na częstotliwości 10 MHz z naziemną radiostacją instruktora, a następnie popularne przed laty odbiorniki turystyczne „Szarotka" przerobione na fale krótkie. W takie szarotkowe „radioucha" byli m.in. wyposażeni piloci szybowcowi biorący udział w zespołowej akrobacji szybowcowej na pokazach w Łodzi w 1959 r.

Latem 1959 r. pojawił się opracowany z inicjatywy Zakładów Wytwórczych Urządzeń Elektronowych T-12 radiotelefon „Świerszczyk". Próby w aeroklubach wykazały, że „Świerszczyk" może być przydatny w szybowcowym szkoleniu podstawowym za wyciągarką. Po próbach ulepszony „Świerszczyk-II" wszedł do produkcji seryjnej, z której ponad 100 radiotelefonów tego typu przydzielono aeroklubom. Warto dodać przy okazji, że w Szybowcowych Mistrzostwach Polski w 1962 i 1963 r., wszystkie szybowce były wyposażone w radiotelefony „Świerszczyk-II". Używano je do meldowania się w punktach kontrolnych. Pomimo swej delikatności i znacznych kosztów użytkowania (baterie), radiotelefony te w pełni zdały egzamin praktyczny i nieraz pozwoliły dosłownie w ostatniej chwili zapobiec wypadkowi lotniczemu. W 1963 r. w jednym tylko Aeroklubie Pomorskim w Toruniu „Świerszczyki" przepracowały w powietrzu 750 h, a w Aeroklubie Bielsko-Bialskim — 540 h.

11 kwietnia 1959 r. z inicjatywy Aeroklubu PRL przystąpiono w Polsce do opracowywania specjalnej radiostacji szybowcowej do celów wyczynowych. W tym czasie w Europie tego rodzaju radiostacje były produkowane jedynie przez zakłady Rhode-Schwarz w NRF. Seria prototypowa 10 radiostacji RS-1, dzieło Zakładu Doświadczalnego Instytutu Tele- i Radiotechnicznego w Warszawie, została przekazana naszym szybownikom w 1960 r. tuż przed ich wyjazdem na Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Kolonii w NRF.

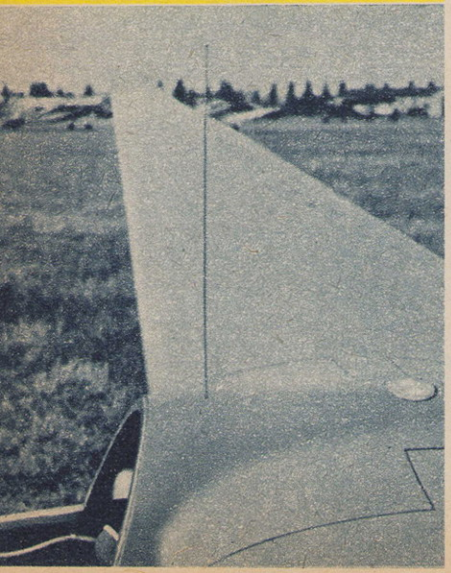
W 1960 r. radiostacje RS-1 przeszły wszechstronne próby użytkowe na szybowcach. Niebawem ukazała się poprawiona wersja seryjna RS-2. 40 tych radiostacji przeszło dalsze próby eksploatacyjne w Jeżowie, Nowym Targu i Lesznie. Uwzględniając dotychczas zebrane doświadczenia praktyczne, zespół konstruktorów opracował ulepszoną radiostację RS-2A. Siedem pierwszych egzemplarzy tej radiostacji przeznaczono dla polskiej ekipy biorącej udział w Szybowcowych Mistrzostwach Świata w 1963 r. oraz dla innych użytkowników w aeroklubach. Równocześnie wycofano serię radiostacji RS-2 w celu fabrycznego przekształcenia ich w wersję RS-2A. Obecnie radiostacje te znajdują się w eksploatacji.

W 1963 r. nasz reprezentant Adam Witek, startujący na „Foce" z wielkimi sukcesami w mistrzostwach szybowcowych USA i Kanady, utrzymywał regularną łączność z ziemią za pośrednictwem zespołu radiostacji RS-2A. Stacje pracowały po 8—9 h w trudnych warunkach zmian temperatury i wilgotności oraz przy silnym zapyleniu powietrza, utrzymując łączność do 100 km. W tymże roku szybowce polskie „Zefir" i „Foka", biorące udział w Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu, używały podczas pokazów w locie na lotnisku Le Bourget radiostacji RS-2A do łączności z wieżą kontroli ruchu.

Pierwsze masowe użycie radiostacji RS-2A miało miejsce w 1964 r. na ostatnich Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lesznie, gdzie pracowało około 50 radiostacji tego typu.

Radiostacje RS są obecnie jedynymi na świecie specjalnymi radiostacjami szybowcowymi. Za granicą

Pionowa antena prętowa radiostacji RS-2A ma długość około 600 mm. Jej przeciwwaga jest ukryta w kadłubie szybowca.



KIE RADIOSTACJE SZYBOWCOWE

używa się do tego celu normalnych radiostacji lotniczych.

RADIOSTACJA „ŚWIERSZCZYK-II"

Radiotelefon jednokanałowy UKF przydatny w szkoleniu szybowcowym.

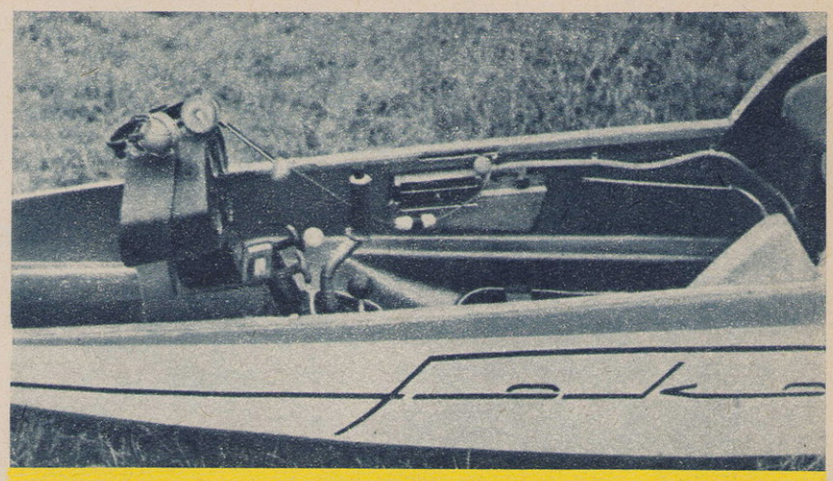
Dane techniczne: Częstotliwość robocza — 30,4 MHz, moc nadajnika — 0,3 W, stabilizacja — kwarcowa, odbiornik — superheterodyna stabilizowana kwarcem, czułość — 5 mikrowoltów. 11 lamp radiowych. Ciężar łączny — 4,5 kG. Wymiary — 85 x 190 x 225 mm. Zasilanie — 4 baterie miniaturowe 67,5 V i 6 ogniw 1,5 V. Zasięg (ziemia — powietrze) — około 10 km. Przetwornik elektroakustyczny: mikrofono-głośnik.

żar zasilacza — 6,4 kG. Wymiary zasilacza — 110 x 160 x 240 mm. Zasięg — (ziemia — szybowiec na wysokości 1 000 m) — nie mniej niż 100 km. Przetwornik elektroakustyczny: mikrofono-słuchawki i głośnik. W lotach wysokościowych można stosować normalne hełmofony lotnicze. Zasięg (szybowiec — szybowiec w locie) — 300 km.

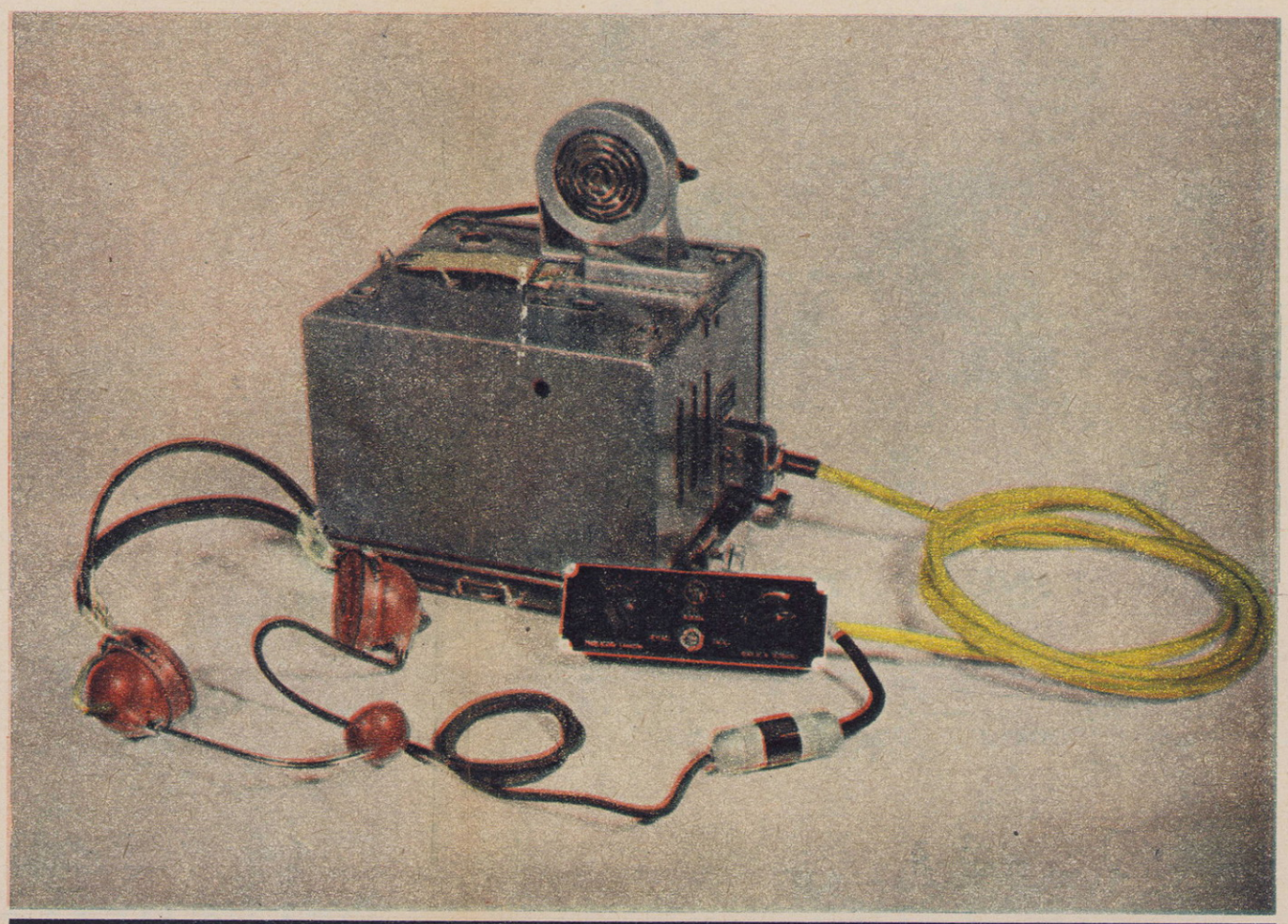
Pierwsze radiostacje RS były wyposażone w akumulatory srebrowo-cynkowe, które jednak okazały się bardzo kosztowne w eksploatacji. Wobec czego, na zlecenie APRL, Centralne Laboratorium Akumulatorów i Ogniw w Poznaniu opracowało specjalny typ kwasowego akumulatora niewylewnego o pojemności 10 Ah z aerometrycznym wskaźnikiem naładowania.

diostacje. Mistrz świata mgr inż. Edward Makula dał im ocenę „pięć z minusem".

Zatrzymajmy się na chwilę przy „minusach". Zdaniem 85% uczestników ankiety radiostacje RS-2A mają złej jakości złącza (wtyki). Rzecz naprawdę drobna w całości zagadnienia i dlatego aż tak denerwująca. Inne, tym razem już pojedyncze uwagi, dotyczą usunięcia zbędnych słuchawek, gdyż w zupełności wystarcza sam głośnik czy też umieszczenia wyłącznika zasilania na pulpicie manipulacyjnym. W sumie — przeciętna ocena wyrażona przez dotychczasowych użytkowników radiostacji szybowcowych RS-2A waha się w granicach „cztery z plusem" — „pięć z minusem". Jest to naprawdę wysoka ocena,



Fragment zabudowy radiostacji RS-2A w szybowcu „Foka". Przełącznik „odbiór-nadawanie" jest bardzo wygodnie umieszczony na drążku sterowym.



Radiostacja RS-2A, typowy obecnie sprzęt do łączności radiowej w naszym szybownictwie wyczynowym. Widoczna jest radiostacja nadawczo-odbiorcza z zasilaczem i głośnikiem. Na pierwszym planie: mikrofono-słuchawki oraz pulpit sterujący z przełącznikiem kanałów, regulatorem siły głosu i wyłącznikiem blokady.

RADIOSTACJA SZYBOWCOWA RS-2A

Specjalnie opracowany radiotelefon trzykanałowy UKF przeznaczony dla szybownictwa, w szczególności — wyczynowego.

Dane techniczne: Zakres częstotliwości — 118 do 132 MHz. Częstotliwość robocza — 122,3, 122,7 i 123,1 MHz. Moc nadajnika — nie niżej 0,5 W, stabilizacja — kwarcowa. Odbiornik — superheterodyna stabilizowana kwarcem, z podwójną przemianą częstotliwości. Separacja międzykanałowa — 50 kHz. Czułość — nie niżej 3 mikrowoltów. 22 lampy radiowe. Ciężar radiostacji — 3,1 kG. Wymiary radiostacji — 110 x 160 x 240 mm. Zasilanie — przetwornica tranzystorowa i akumulator 2 + 6 V. Cię-

OPINIE I OCENY

Radiostacje RS cieszą się dobrą opinią wśród ich użytkowników. Uczestnicy naszych zeszłorocznych wypraw szybowcowych za granicę (Francja, Argentyna, USA, Kanada) nie zawiedli się na „eresach". W roku bieżącym przeprowadzono na Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lesznie specjalną ankietę wśród pilotów. Ankieta zawierała m. in. pytanie: Czy radiostacje RS-2A spełniły swoją rolę, a jeśli nie — to dlaczego?

Wszyscy ankietowani (a byli wśród nich tacy zawodnicy jak Edward Makula, Jerzy Popiel, Tadeusz Góra, Marian Gorzelak, Józef Pieczewski, Ludwik Merło, Henryk Muszczyński, Henryk Sienkiewicz i inni) ocenili bardzo pozytywnie nasze ratym bardziej, że większość z nich latała dotychczas z radiostacjami Telefunken „Teleport" produkcji NRF, mającymi jak wiadomo bardzo dobrą opinię w świecie. Było więc z czym porównywać nasze RS-y. Więcej, uznano je za lepsze od „Teleportów".

PERSPEKTYWY I REFLEKSJE

Radiostacje RS-2A będą stanowiły w najbliższych latach typowe wyposażenie zawodnicze w naszym szybownictwie. I to wszystko, co na temat perspektyw możemy w tej chwili powiedzieć. Dalsze rozwojowe prace konstrukcyjne nie są na razie przewidziane.

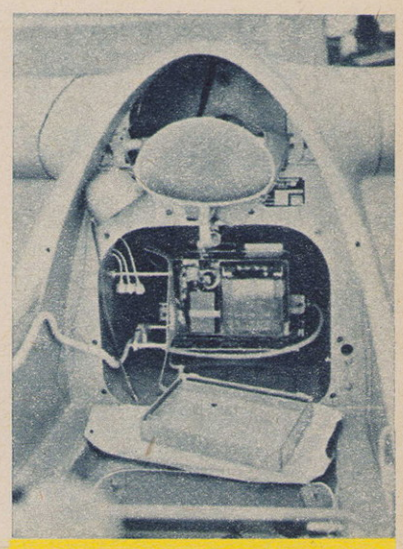
Pozostaje więc obecnie jako pierwszoplanowa — sprawa pełnego wykorzystania posiadanego wyposażenia radiowego. A tutaj wiele jest do zrobienia. Dotychczasowe doświadczenia z wykorzystaniem w aeroklubach radiotelefonów „Świerszczyk-II" sporo mogą nauczyć. Wspomnieliśmy wprawdzie na wstępie artykułu o pięknych liczbach godzin pracy „Świerszczyków" w locie w Aeroklubach Pomorskim w Toruniu i Bielsko-Bialskim. To fakt. Ale nie powiedzieliśmy przy tym, że w tym samym 1963 r. na 41 jednostek aeroklubowych wyposażonych w te radiotelefony zaledwie w 16 z nich korzystano. Wiele rzeczy wskazuje, że w roku bieżącym sytuacja ta niewiele się poprawiła .

Jakie są tego powody? Przede wszystkim brak opracowanych założeń taktycznych wykorzystania łączności radiowej w procesie szkolenia lotniczego. Stąd nierzadkie są głosy (i to na różnych szczeblach), że radio nawet... przeszkadza w szkoleniu. Wcale piękny przykład zacofania technicznego! Już przy obecnej liczbie radiowych środków łączności w aeroklubach można spełnić podstawowe potrzeby w zakresie szkolenia i wyczynu, a tym samym podnieść bezpieczeństwo lotów. Dlaczego więc wciąż brak zarządzenia o stosowaniu łączności radiowej, chociażby przy samodzielnym laszowaniu się pilotów?

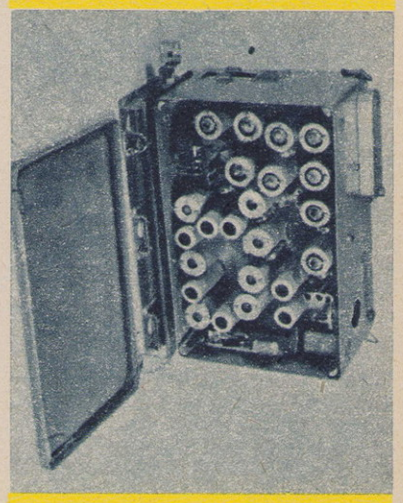
Druga sprawa, to zaplecze techniczne. Dotychczasowe doświadczenia ze „Świerszczykami" wskazują na kilka ujemnych zjawisk. Na przykład, pomimo starań ze strony APRL — Zakład T-12, twórca „Świerszczyka", od 1961 r. odmawia dostawy części zamiennych, wytwarzanych tylko w tym zakładzie. Jeśli sytuacja ta nie ulegnie szybkiej poprawie, to „Świerszczyki" będą musiały być przedwcześnie wycofane z użytkowania. Pociągnie to za sobą duże straty. Inne zagadnienie, to potrzeba oddania spraw bieżącej konserwacji radiostacji w terenie do rąk personelu o kwalifikacjach radiotechnicznych. Jest to jeden z podstawowych warunków długotrwałej sprawności technicznej tak nowoczesnego i cennego sprzętu. Słyszane tu i ówdzie opinie, że będą to mogli robić społecznie np. radiomodelarze aeroklubowi, można uznać za żart. Nie chodzi tutaj o obustronne dobre chęci (bo te są na pewno), chodzi o pewien „drobiazg" — o kwalifikacje.

Inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI

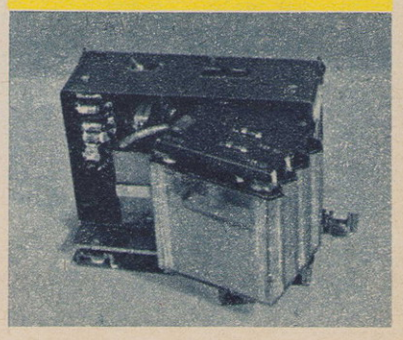
Zdjęcia: B. KOSZEWSKI i Z. FRANCKIEWICZ (1)



Miejsce radiostacji RS-2A w kadłubie „Foki" — za pilotem. Z lewej strony oparcia głowy pilota — głośnik.

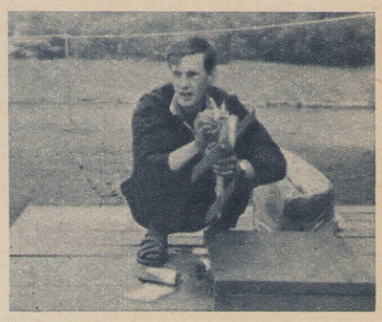


Wyżej: Wnętrze radiostacji RS-2A. Niżej: Wnętrze zasilacza z akumulatorem typu R10N.



Na zdjęciach obok: Andrzej Rachwał (z prawej) i Sylwester Kujawa na starcie w Rostocku. Drugie zdjęcie: Finał wyścigu.

Zawodnik polski Antoni Sulisz ze swym modelem wyścigowym.



Autor artykułu ze swym modelem szybkim, po wykonaniu lotu.

Wspomnienia z Rostocka

ANDRZEJ RACHWAŁ

ZAWODY Modeli na Uwięzi w Rostocku trwały od 10 do 12 lipca br. Jako pierwsze startują modele prędkie. Wszyscy oczekujemy na start Polstera, faworyta tej konkurencji. Ładny start, bardzo poprawny lot i na tablicy wynik 190 km/h.

Z groźniejszych startują dwaj Jugosłowianie. Ich modele są sterowane dwoma linkami; mają trudności z zapuszczeniem silników Super Tiger, jednak dzięki uprzejmości kolegów z NRD, którzy udostępnili im rozrusznik, obaj wykonują starty i zaliczają loty — 162 i 169 km/h.

Startuję jako jeden z ostatnich w pierwszej kolejce. Szybko zapalam silnik. Startuję. Komisja mierzy czas — 209 km/h. Tym wynikiem biję rekord toru.

Po południu rozpoczyna się druga kolejka lotów modeli prędkich. Sytuacja jest raczej korzystna, gdyż startuję jako przedostatni, a więc prawie wieczorem przy stałym wietrze, bez podmuchów termicznych jakie były podczas pierwszego startu.

Polster osiąga 203 km/h. Wszyscy pomagają mu solidarnie przy starcie. Dobry start i uzyskany wynik — 208 km/h. Starty przebiegają sprawnie. Pomiar linek i kontrola zbiorników odbywa się przed każdym startem. Atmosfera jest przyjemna. Duże zrozumienie i zdyscyplinowanie panowało w naszej ekipie kierowanej przez Teofila Sikorę z Aeroklubu Śląskiego.

Trzecia kolejka. Niemcy postawili wszystko na jedną kartę. Polster zawzięcie trenował osiągając wyniki w granicach 205 km/h.

Niedziela — finał modeli prędkich i teamów. Pierwsze startują modele prędkie. Osobiście bardzo przeżywam start Polstera, który osiąga 206 km/h. Cieszymy się więc ze zwycięstwa. Zawodnik niemiecki Fiedler wynikiem 176 wyprzedza Jugosłowian i zajmuje 3 miejsce. W trzecim locie osiągam wynik 0 pkt.

Wyniki: 1 — Andrzej Rachwał (Polska) — 208 km/h; 2 — Manfred Polster (NRD) — 206 km/h; 3 — Horst Fiedler (NRD) — 176 km/h; 4 — Stane Rozman (Jugosławia) — 171 km/h; 5 — Stanko Stefacić (Jugosławia) — 165 km/h. Startowało 18 zawodników.

Polster i ja mieliśmy modele jednolinkowe. Latano na silnikach Super Tiger, Polster i MOKI S-3. Daje się zauważyć zmniejszenie średnicy śmigieł do 140 mm; skoki w granicach 180—190 mm. Wielu zawodników używało rozruszników mechanicznych.

STARTY MODELI WYŚCIGOWYCH

Loty treningowe wykazały, że o nasz zespół Rosiński-Sulisz możemy być spokojni. Latali regularnie 34—37 okrążeń z prędkością 140—145 km/h. Czekamy na start. Startują w drugiej kolejce, tu jednak na 60 okrążeniu zderzenie z zawodnikiem niemieckim. Powtórka z nieco uszkodzonym modelem. Wynik powyżej 6 minut. Szwedzki zespół Olson-Södeberg osiąga piękny czas 4 min 35 sek. Sympatyczni Szwedzi cieszą się z sukcesu. Ich taktyka, to wykonanie 54 okrążeń z prędkością 150 km/h. Drugi czas dnia uzyskują nasi znajomi z Sosnowca, Zube- Willberg — 4 min 41 sek. Trzeci czas uzyskują Hageberg-Alsby — późniejsi zwycięzcy w kategorii modeli wyścigowych.

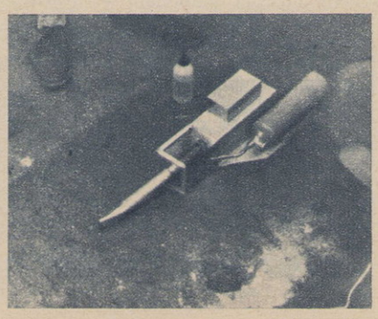
Drugą kolejkę lotów nasz zespół zaczął bardzo dobrze. Po 68 okrążeniu zapowiadało się na wynik 5 min 5 sek — 5 min 10 sek. Niestety, Sulisz po drugim lądowaniu czyści starannie instalację paliwową. Trzeba zaznaczyć, że startujący model wzniecał tumany pyłu i kurzu z żużlowego boiska. Wypadki zanieczyszczeń silników były bardzo częste, o czym świadczy duża liczba lotów z 0 pkt.

Team Racing:

1. Hageberg-Alsby	— 5 min 2 sek;	5 min 55 sek;	5 min 10 sek.
2. Olson-Södeberg	— 4 „ 35 „	5 „ 56 „	5 „ 26 „
3. Zube-Willberg	— 4 „ 41 „	—	—
4. Meinhardt-Jentsch	— 5 „ 23 „	5 „ 15	—
7. Sulisz-Rosiński	— 6 „ 8 „	6 „ 24	—

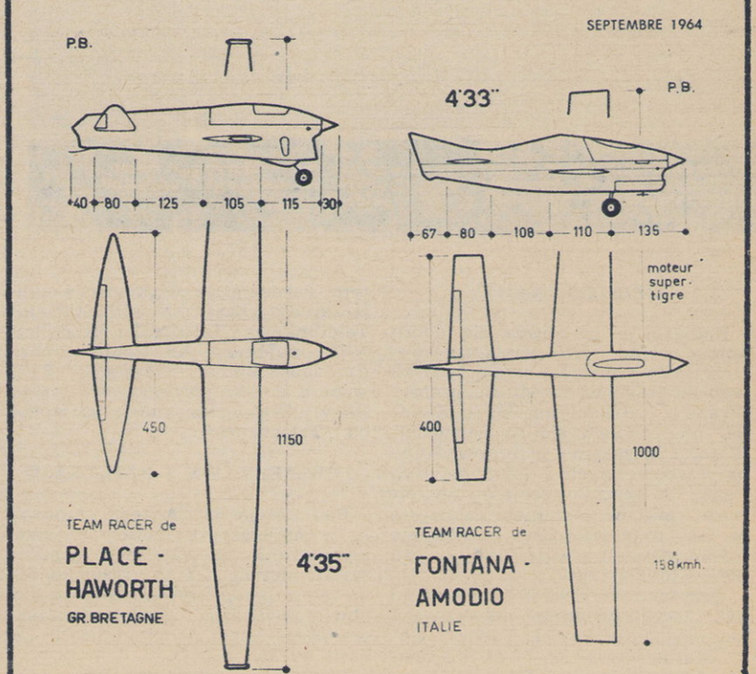
Na wymienionych zawodach mogliśmy zaobserwować i porównać dwie koncepcje rozgrywania wyścigu: pierwsza to latanie z dużą prędkością 160—165 km/h przy 27—33 okrążeniach lub latanie po 51—55 okrążeń z prędkością 145—150 km/h. W Rostocku lepszą okazała się druga koncepcja, chociaż zespół niemiecki (latający w/g pierwszej koncepcji) poczynał sobie bardzo groźnie. Jednak w finale nie ukończył biegu.

Mechanik zespołu szwedzkiego Olson-Södeberg przy pracy.



Podgrzewacz gazowy do silników używany przez Szwedów. Foto: A. Sulisz (6)

Dwa modele z mistrzostw świata



REFLEKSJE KOMISARZA SPORTOWEGO

KALENDARZ imprez modelarskich 1964 r. został zamknięty ostatnią imprezą — XXIX MPML, to jest zawodami modeli zboczowych, dlatego też nadchodzi czas do zastanowienia się nad przebiegiem imprez, które były w nim umieszczone. Coroczne imprezy modelarskie, a w szczególności mistrzostwa Polski, dostarczają szeregu wniosków i spostrzeżeń, uczą młodych niejednokrotnie reprezentantów aeroklubów — startujących na równi ze „starymi wygami" i oprócz tego dają ogromny materiał liczbowy z ich organizacji, z osiągnięć zawodników i ekip, sprawności organizacyjnej, zabezpieczenia propagandowego i tych wszystkich czynników wyrażanych nie tylko liczbami, które stanowią i decydują o tym czy impreza była udana czy też przedstawiała sobą jedno wielkie nieporozumienie między zleceniodawcą — Aeroklubem PRL, a wykonawcą — organizatorem. Dane te skłaniają dalej do konfrontacji zamierzeń, nadziei z rzeczywistymi wynikami sportowymi zawodów.

Nie staram się poruszyć tych wszystkich momentów, snuć refleksji ze stanowiska pracownika etatowego, któremu z racji obowiązków służbowych przypada analiza wyników swojej reprezentacji i porównywanie ich z osiągnięciami innych. Dotychczas na ogół w sprawach tych na łamach prasy wypowiadali się jeśli nie oficjalni przedstawiciele organizatora, to dziennikarze lub też zawodnicy. Czy ktoś ze wspomnianych patrzył kiedykolwiek na imprezę modelarską i to wszystko co niesie ona ze sobą oczyma komisarza sportowego? Zazwyczaj krótka notatka, wzmianka (jeśli taka była) stwierdzała sprawny lub wystarczająco sprawny przebieg pracy Komisji.

Z góry zastrzegam, że nie pragnę wywołać spontanicznej dyskusji na temat działalności komisji, czy też domagać się pochwał jej pracy. Dotychczasowe doświadczenia osobiste z udziału w pracach komisji skłaniają do skierowania pod adresem organizatorów wielkiej prośby. Mam nadzieję, że będę jednocześnie wyrazicielem opinii zainteresowanych komisarzy sportowych, jeśli powiem: Panowie Organizatorzy, nie zapominajcie, że Komisja Sportowa Imprezy jest powołana wyłącznie do pracy o charakterze czysto sportowym, starajcie się stworzyć jak najlepsze warunki jej pracy, nie absorbujcie jej innymi sprawami, jak to bardzo często bywa.

Wypadki zatrudniania przybyłych na imprezę komisarzy do prac nie związanych z ich działalnością nie są wypadkami odosobnionymi. Nie neguję potrzeby pomocy organizatorowi w innych sprawach, ale niech to nie będzie nagminne. Odpowiedzialność komisji sportowych za prawidłową i obiektywną ocenę poszczególnych zawodników jest bardzo duża, szczególnie tam gdzie wchodzą w grę sprawy oceny wizualnej modelu, jego osiągnięć itp. jak to ma miejsce w modelach akrobacyjnych, radiosterowanych i modelach latających makiet. Śmiem twierdzić, że trudno jest oceniać obiektywnie w tych wypadkach, jeśli po całonocnej podróży i braku możliwości odpoczynku przystępuje się do pracy kończąc ją o północy. Nie będę wymieniał przykładów, bowiem jest to tak częste, że właściwie dotyczy wszystkich organizatorów.

Z drugiej strony mam wiele słów uznania dla Aeroklubu Wrocławskiego za organizację właściwej strony propagandowej XXIX MPML w kategorii makiet latających. Tak wspaniałej oprawy plastycznej terenu zawodów pozazdrościć by mogły wielkie imprezy lotnicze i wszyscy organizatorzy imprez mniejszych. Zorganizowanie punktu pocztowego dysponującego okolicznościowym kasownikiem, który jak magnes przyciągnął wielu widzów stających się przy okazji miłośnikami i sympatykami lotnictwa, było chyba szczytem dobrej roboty propagandowej, której brak najczęściej komisarz może stwierdzić.

Dalej z kolei, nim przejdę do wypominania grzechów głównych naszych zawodników, mogę z pełną satysfakcją stwierdzić, że nasi reprezentanci nauczyli się walczyć w duchu sportowym. Zadomowił się wreszcie dobry zwyczaj składania sobie wzajemnych gratulacji na podium zwycięzców. Aby tak było dalej.

Jednak z drugiej strony w wielu wypadkach powstają jeszcze nieporozumienia, pretensje i żale w duecie komisja — zawodnik. Wspomnę tylko niemiły incydent w Kielcach w czasie oficjalnego zakończenia XXVIII MPML w kategorii modeli makiet latających, kiedy to w obecności całej zgromadzonej publiczności komisja sportowa, a w szczególności główny komisarz, za pełną poświęcenia i obiektywną pracę spotkali się ze stekiem ordynarnych wyzwisk ze strony zawodnika.

Ileż to razy w czasie nieoficjalnych dyskusji słyszy się wiele niesłusznych zarzutów. Ileż to pozostało nie przedłożonych do rozpatrzenia w komisji protestów tylko dlatego, że w końcu ustalone zostało wadium pieniężne kładące kres pochopności, uwolniło wreszcie komisje od marnotrawienia czasu na sprawy całkowicie jasne i bezsprzeczne, a wynikające z nieznajomości kodeksu i regulaminów poszczególnych imprez. Kto jest w końcu odpowiedzialny za konsekwentne egzekwowanie znajomości tych rzeczy? Jak długo wielu zawodników będzie się dowiadywało od członków komisji o sposobie oceny modeli i interpretacji regulaminu np. makiet latających.

Koledzy zawodnicy, wykonanie modelu to tylko jeden warunek do zakwalifikowania się do udziału w imprezie, drugi i nieodzowny to właściwe przygotowanie modelu i jego oblatanie, a trzeci, bez którego jest nie do pomyślenia start w zawodach, to znajomość Kodeksu Sportowego FAI i odnośnego regulaminu imprezy. Nie dziwię się szefom modelarstwa, którzy nie chcą wysyłać zawodników bez pewności ich należytego przygotowania, ale dziwię się tym, którzy podpisują delegacje licząc się z góry z rozczarowaniem jakie czeka ich zawodnika. Pomijam w tej chwili, że nie stać nas na wycieczki krajoznawcze, ale nie wyrządzajmy krzywdy zawodnikom. Wam, podpisującym zlecenie wyjazdu, łatwiej jest wytłumaczyć zawodnikowi, że wyjazd jego jest bezcelowy, a nie zmuszać do tego komisję, by długo i cierpliwie tłumaczyła zawodnikowi, że model jego nie powinien był zjawić się na imprezie.

Na 33 zgłoszone modele w kategorii makiet latających na uwięzi XXIX MPML trzech zawodników nie zostało dopuszczonych do startu, a z pozostałych z czystym sumieniem należało jeszcze wyeliminować przynajmniej 4 lub 5 modeli. Czy może być porównane wykonanie makiety R. Żmidzińskiego M-4 „Tarpana" (za wykonanie 192 pkt.), AN-2 J. Fiuka (za wykonanie 189 pkt.), Jaka-9P M. Kotlickiego (za wyk. 184 pkt.) z modelami bez wnętrz kabiny, z niezaznaczonymi niejednokrotnie nawet lotkami, sterami, klapami itp? Jaka jest proporcja między 200 pkt. max, a 100 min. i tak ogromnej rozpiętości w klasie wykonania modeli jakie brały udział?

Pragnąłbym przypomnieć wielu zawodnikom, że unikną wielu rozczarowań, jeśli najpierw zbiorą dokumentację, a później rozpoczną budowę modelu, a nie odwrotnie. Dla właściwej oceny modelu nie wystarczy przedłożyć komisji plan w skali 1:100, który właściwie jest

nic nie znaczącym szkicem bez zdjęć, bez skorygowania wymiarów z oryginalną maszyną itp. Są oczywiście trudności z otrzymaniem planów fabrycznych czy też bardzo szczegółowych rysunków, ale istnieją przecież źródła na których opierają się autorzy zamieszczający plany w „Skrzydlatej" czy też w „Modelarzu", istnieją przecież możliwości wykonania własnoręcznie planów z samolotów dostępnych w klubach planów, które na pewno byłyby potwierdzone przez szefa technicznego, że są zgodne z oryginałem. Zresztą nasi czołowi zawodnicy w tej klasie modeli doskonale sobie z tymi sprawami radzą.

Trochę inwencji własnej, koledzy zawodnicy, a tłumaczenie się przed Komisją i przedkładanie jej szkiców lub też i nie (jak to miało miejsce z makietą „Kani") nie będzie nigdy traktowane po taryfie ulgowej. Jeśli stać zawodnika na zbudowanie makiety, to powinno być stać i na zdobycie odpowiedniej dokumentacji.

Pragnąłbym jeszcze wrócić do spraw wykonawstwa. Na ostatnich Mistrzostwach Makiet demonstrowanych było przed komisją (w czasie oceny za wykonanie) wiele urządzeń mechanicznych w modelach, między innymi: 5 modeli posiadało chowane podwozie, czego w locie natomiast nikt nie zademonstrował, 10 modeli posiadało sterowane urządzenia aerodynamiczne (klapy), działanie w locie zademonstrował natomiast jeden zawodnik (Cessna). Z innych urządzeń mechanicznych, jak wyrzucanie skoczka, zrzuty bomb, zapalanie świateł pozycyjnych, zrzucanie ulotek — zgłosiło w komisji 9 modeli, a zademonstrowało tylko 5, choć na ogół urządzenia te były proste i łatwe w obsłudze.

Sądzę, że liczby te winny zastanowić zawodników. Jestem głęboko przekonany, że w przyszłych mistrzostwach jeśli nie wszystkie, to przynajmniej 70% ze zgłoszonych urządzeń zostanie zademonstrowane w locie. Urządzenia mechaniczne winny być bezwzględnie sprawne, bo w przeciwnym wypadku czy jest sens tracić na nie masę czasu, czasem niejednokrotnie większą niż na zbudowanie samego płatowca? Poza tym urządzenia te winny być demonstrowane w czasie 10 konkursowych okrążeń, które model ma wykonać, a nie poza nimi, w obawie, że naruszy to płynność lotu i obniży punktację. Właśnie na tym polega realizm, że w czasie jego trwania wszystko co ma być pokazane winno działać. Regulamin makiet latających mówi o tym wyraźnie, a niestety wielu zawodników o tym nie wie lub nie pamięta. Właśnie z takich rzeczy wynikają nieporozumienia, żale i pretensje adresowane do komisji.

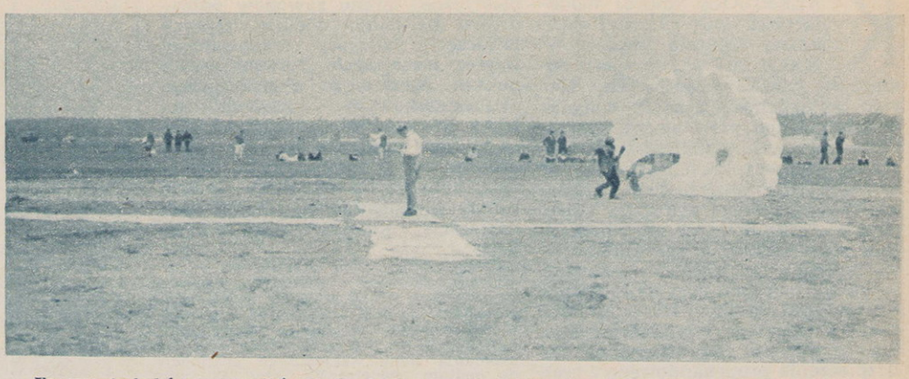
Kto skrzywdził zawodnika-juniora (najmłodszego zawodnika XIX MPML) ze Stalowej Woli, pretendującego do I-go miejsca w kategorii modeli silnikowych, jeśli nie jego starsi koledzy? Wg zawodników tejże ekipy winna była komisja, gdyż zmierzyła pojemność zbiornika paliwa i stwierdziła zawartość 1,1 cm³ mieszanki. Tłumaczenie, że w dyspozycji ekipy była tylko strzykawka o pojemności 5 cm³, jest raczej dziecinne. Tłumaczenia innych zawodników, że posiadają zbiorniki „standardowe", też nie jest argumentem przekonującym komisję o słuszności ich stanowiska, gdyż nie są one cechowane przez Urząd Miar i niestety zawsze będą podlegać kontroli w wypadkach niejasnych, wątpliwych. Zawodnik zobowiązany jest do sprawdzenia pojemności (zbiornik plus przewód) we własnym zakresie i takimi przyrządami, aby nikt nie mógł stwierdzić pojemności większej niż przewiduje regulamin. Są to fakty powtarzające się bardzo często i dlatego wszyscy zainteresowani winni zwrócić na nie szczególną uwagę, a przyjdzie czas, gdy zawodnik będzie uważał komisarza jako swego pomocnika i opiekuna i jednocześnie jako obiektywnego sędziego jego wyników.

Kończąc te nieraz gorzkie refleksje, pragnąłbym zwrócić się z apelem do wszystkich zawodników: Koledzy, nie utrudniajcie nam naprawdę ciężkiej pracy, możecie być pewni, że staramy się oceniać Was obiektywnie, bez żadnych złośliwości czy też osobistych uprzedzeń. Swoją naprawdę sportową postawą, umiejętnością przegrywania z lepszymi od siebie, najlepiej i najszczerzej podziękujecie Waszym komisjom za ogromny wysiłek włożony we właściwą ocenę osiągniętych przez Was wyników i sprawne przeprowadzenie imprezy od strony sportowej.

LESŁAW PAWŁOWSKI

Foto: P. Elsztein (2)

I SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW



Fragment skoków uczestników I Spadochronowych Mistrzostw Polski Juniorów. Foto: TM (5)

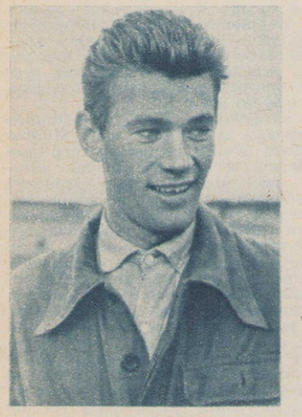
MŁODZI MISTRZOWIE

KILKAKROTNIE już dyskutowano potrzebę zorganizowania krajowych zawodów spadochronowych w klasyfikacji wyłącznie drużynowej, zawodów dla młodych skoczków jak również zawodów czy też mistrzostw dla kobiet. Niestety, projekty te napotykały na brak zrozumienia ze strony czynników decydujących.

Jeden ze wspomnianych projektów, aczkolwiek w zmienionej formie, odżył dopiero w pierwszym półroczu bieżącego roku na posiedzeniu Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL. Wtedy to bardzo śmiała i zarazem trafna myśl zorganizowania mistrzostw Polski dla juniorów, rzucona przez aktualnego przewodniczącego Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL mgra Jerzego Świątka, padła na dobry grunt. Koncepcja poparta przez członków komisji i zdecydowanie doprowadzona do końca przez inicjatora projektu, doczekała się szczęśliwej i zarazem bardzo pożytecznej realizacji.

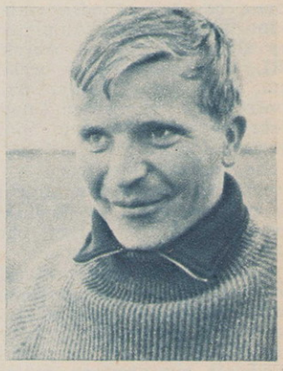
W ten sposób staliśmy się świadkami interesujących zawodów pod nazwą I Spadochronowych Mistrzostw Polski Juniorów. Mistrzostwa te rozgrywano równolegle z IX Spadochronowymi Mistrzostwami Polski w Toruniu. Były to więc dwie różne imprezy, oddzielnie klasyfikowane, lecz przeprowadzone na jednym lotnisku i pod jednym kierownictwem.

Na starcie w Toruniu stanęło 11 juniorów, w tym jedna kobieta. Do udziału w mistrzostwach skoczkowie zostali zakwalifikowani w wyniku eliminacji przeprowadzonych w ramach Całorocznych Zawodów Spadochronowych „Skrzydlatej Polski". Ponadto Komisja Spadochronowa Aeroklubu PRL obradująca w dniu rozpoczęcia mistrzostw, powzięła uchwałę, na podstawie której kierownictwo mistrzostw zezwoliło w drodze wyjątku na dodatkowy udział w zawodach siedmiu juniorów, lecz poza konkursem.



Tegoroczny Spadochronowy Mistrz Polski Juniorów — Jerzy Nadolski z Aeroklubu Kujawskiego w Inowrocławiu — pierwsze swoje skoki spadochronowe z samolotu wykonał na wiosnę 1962 roku. Do tej pory startował jedynie w Całorocznych Zawodach Spadochronowych „Skrzydlatej Polski". Wykonał już 214 skoków z samolotu. Lata również na szybowcach i jest posiadaczem Srebrnej Odznaki Szybowcowej. Na pytanie co sądzi o mistrzostwach juniorów, Jerzy Nadolski odpowiedział: „Bardzo mi się podobały; przyjemna była atmosfera, przyjemne spotkania i dyskusje na temat sportu spadochronowego. Myśl organizowania mistrzostw Polski juniorów, bardzo słuszna i celowa".

Drugie miejsce zajął Jerzy Późny z Katowic, który zaczął uprawiać sport spadochronowy w 1960 roku. Do tej pory wykonał 223 skoki.



Trzecie miejsce zajął Marian Zapart z Kielc. Ze spadochronem zaczął skakać w 1961 roku. Aktualnie ma na swoim koncie 191 skoków.

Mistrzostwa rozpoczęły się skokami z wysokości 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 15—20 sek i utrzymaniem płaskiej pozycji spadania od momentu oddzielenia się od samolotu — na celność lądowania (14 września). Konkurencja ta (3 skoki) zakończyła się zwycięstwem Piotra Sowy (4,94 m i 7,64 m), który o niecałe 20 pkt wyprzedził Reginę Koszykowską (8,32 m i 9,49 m).

Z kolei młodzi zawodnicy przystąpili do kolejnej konkurencji, którą zakończyli 15 września. I tym razem również 3 skoki z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania rozegrano przy dość sprzyjających warunkach atmosferycznych. Ogólnie jednak wyniki tej konkurencji nie były najlepsze.

Zwycięzcą tego dnia został Marian Zapart (3,03 m i 1,61 m), przed Henrykiem Rozwadowskim (3,85 m i 5,35 m) oraz Jerzym Nadolskim (1,79 m i 9 m).

Wreszcie trzecią konkurencją i zarazem ostatnią rozegraną przez juniorów były skoki z wysokości 1 000 m, lecz z opóźnionym otwarciem spadochronu od 3 do 10 sek, na celność lądowania. Wyniki uzyskane w tej konkurencji przez poszczególnych skoczków okazały się nadspodziewanie dobre, lepsze od wyników zdobytych przez zawodników startujących w IX Spadochronowych Mistrzostwach Polski. Triumfatorem w tej konkurencji okazał się Jerzy Późny (0,55 m i 1,07 m), przed Jerzym Nadolskim (3,2 m i 3,4 m) oraz Marianem Zapartem (3 m i 7,9 m).

W wyniku przeprowadzenia trzech konkurencji Spadochronowym Mistrzem Polski Juniorów na rok 1964 został Jerzy Nadolski z Inowrocławia. Na drugim miejscu uplasował się Jerzy Późny z Katowic, a na trzecim — Marian Zapart z Kielc. Prowadzący po dwóch konkurencjach Piotr Sowa z Katowic zajął dopiero piąte miejsce.

Spośród siedmiu zawodników startujących poza konkursem najlepszy okazał się Jerzy Główczyński z Torunia.

Ogólnie trzeba stwierdzić, iż rozegranie I Spadochronowych Mistrzostw Polski Juniorów spełniło swoje założenia, a co najważniejsze wykazało, iż mamy ambitnych, młodych i zdolnych skoczków, którzy już w niedługim czasie staną się groźnymi przeciwnikami naszych asów w sporcie spadochronowym.

★

Aeroklub Pomorski organizując tegoroczne mistrzostwa Polski stanął na wysokości zadania, mimo, że przeprowadzenie ich powierzono mu dopiero na miesiąc przed terminem rozpoczęcia.

★

Kierownictwo: kierownik mistrzostw — Stanisław Porzych, wiceprezes Aeroklubu Pomorskiego; gospodarz mistrzostw — Edwin Orsztynowicz, prezes Aeroklubu Pomorskiego; kierownik sportowy — Marian Kamiński; przewodniczący komisji sędziowskiej — Zdzisław Chyliński; kierownik techniczny — Michał Szmyt; kierownik propagandy — Zygfryd Franckiewicz.

(m)

Nie wszystkie skoki juniorów były celne, niemniej jednak dzięki nim wielu zawodników zdobyło cenne doświadczenie.

WYNIKI I SPADOCHRONOWYCH MISTRZOSTW POLSKI JUNIORÓW

Toruń ● 13—20 września 1964 r.

miejsce	zawodnik	klub	ogółem pkt	1 000 m	1 500 m	1 000 m op
1	Jerzy Nadolski	Inowrocław	1 073,787	362,503	334,692	376,592
2	Jerzy Późny	Katowice	1 042,127	313,725	334,211	394,191
3	Marian Zapart	Kielce	1 014,987	383,484	269,232	362,271
4	Eligiusz Wojnarowski	Gdańsk	957,351	313,797	320,423	323,131
5	Piotr Sowa	Katowice	941,182	361,183	356,036	223,963
6	Józef Mika	Częstochowa	823,083	335,819	167,817	319,447
7	Henryk Rozwadowski	Lublin	810,812	367,585	279,198	164,029
8	Regina Koszykowska	Gdańsk	770,936	094,296	338,565	338,074
9	Zbigniew Włodkowski	Włocławek	758,786	309,108	186,899	262,779
10	Jerzy Ograbek	Poznań	494,090	147,458	016,732	329,900
11	Piotr Firlit	Białystok	435,635	319,182	316,453	0

POKAZY NAD ŚWIDNIKIEM

Z satysfakcją obserwowałem niedzielne pokazy lotnicze, zorganizowane przez Aeroklub Robotniczy i WSK w Świdniku przy współpracy aeroklubów regionalnych z Lublina, Mielca, Rzeszowa i Stalowej Woli. Ponadto w pokazach wzięli udział piloci Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Krośnie i lotnictwa sanitarnego.

Program pokazów obejmował trzydzieści jeden pozycji — niemal jak na pokazach centralnych. Ze względu jednak na nieszczególne warunki atmosferyczne, niektóre pozycje programu zamieniono na inne lub po prostu skreślono.

Po ceremonii otwarcia pokazów, połączonej z przylotem śmigłowców do trybuny, wręczenia kwiatów oraz przelotu maszyn z flagami, widzowie podziwiali akrobację samolotu o napędzie tłokowym, a następnie odrzutowym. Ten ostatni wywołał zrozumiałe zainteresowanie i podziw. Po prezentacji szybowca metalowego „Pliszka" przyszła kolej na spadochroniarzy, którzy trzymając się za ręce, po oddzieleniu się od samolotu, utworzyli gwiazdę. Po rozłączeniu się znaczyli drogę swojego spadania barwnymi smugami. Podobała się również akrobacja zespołowa Rzeszowiaków na samolotach Jak-18 w wykonaniu, Romana Przepióry, Antoniego Schabowskiego i Mariana Złamańca. A potem nasza słynna rekordzistka międzynarodowa Pelagia Majewska latała na wysokowyczynowym szybowcu „Zefir".

Chwila przerwy i... pod dwoma śmigłowcami zawisają na linkach holowniczych dwie „Muchy". Z kolei start i lot czterech szybowców typu „Mucha" za śmigłowcem — pierwszy tego rodzaju pokaz w naszym kraju (szybowce pilotowali Henryk Ignasiak, Henryk Jaworski, Eugeniusz Fuchs i Jan Dyczkowski). Następnie Ryszard Kasperek demonstrował akrobację na szybowcu „Jastrząb", a Paweł Dzida prezentował najnowszą wersję samolotu „Kania".

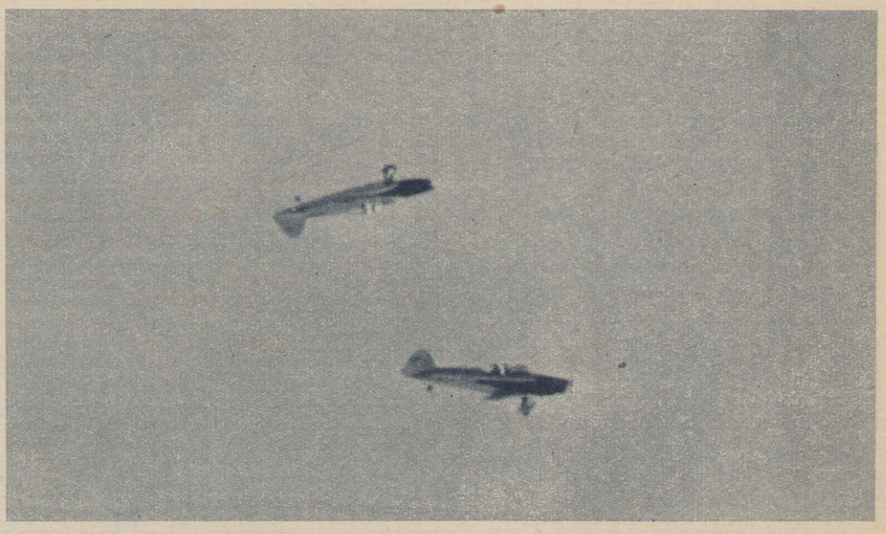
Po strąceniu baloników, zawsze budzącym zrozumiałe zainteresowanie, następuje atrakcyjny pokaz braci Stanisława i Ryszarda Kasperków. Ich lot zespołowy oglądano ze zrozumiałym podziwem. Stanisław wykonywał lot odwrócony, a Ryszard asystował mu (patrz zdjęcie). Warto przy okazji dodać, iż był to pierwszy tego rodzaju pokaz w naszym lotnictwie sportowym po wojnie. Za granicą popisy takie demonstrowano po raz pierwszy w latach dwudziestych.

Wreszcie ponad dwugodzinny pokaz lotniczy nad Świdnikiem zamyka Stanisław Kasperek — aktualny samolotowy mistrz Polski w akrobacji. Jego pełne finezji figury akrobacji budzą zrozumiały zachwyt, a kilkakrotny przelot w pozycji odwróconej nad publicznością, z rękami poza kabiną, wywołały odruch nieopisanego entuzjazmu i długotrwałe oklaski.

Tyle w skrócie o pokazach. Kierował nimi tenże sam Stanisław Kasperek — wiceprezes Aeroklubu Robotniczego w Świdniku, nie tylko świetny pilot akrobacyjny, ale pierwszorzędny organizator pracy lotniczej. Kierował pokazami sprawnie, stąd też wypadły one okazale, a przyglądało się im ponad 20 000 widzów. Oczywiście ogromną pomoc w przeprowadzeniu pokazów okazała dyrekcja WKS Świdnik, która patronowała nie tylko pokazom, ale obchodom XX-lecia Odrodzonego Lotnictwa Polskiego na Ziemi Lubelskiej. Trzeba bowiem wiedzieć, iż obchody te miały miejsce w dniach od 1 do 6 września i połączone były z uroczystą akademią lotniczą oraz piękną wystawą sprzętu lotniczego, o której pisaliśmy oddzielnie.

Na koniec wypada stwierdzić, iż piękne i ciekawe pokazy lotnicze można zorganizować nawet w małym klubie, że może nimi kierować jeden człowiek, oczywiście przy współpracy niewielkiego grona osób, bez straty czasu na długotrwałe i liczne dyskusje przy udziale wielu odpowiedzialnych kierowników. **(m).**

W czasie pokazów — na starcie ruch: od lewej „Muchy" przygotowują się do lotu za śmigłowcem, „Kania" po lądowaniu kołuje na swoje stoisko, wreszcie punkt dowodzenia pokazami — Mistrza Sportu Stanisława Kasperka.



Bracia Stanisław i Ryszard Kasperkowie demonstrują na niedzielnych pokazach lotniczych nad Świdnikiem (6 września br.) swój atrakcyjny punkt programu.

ZWYCIĘSKI TRÓJMECZ

W dniach od 29 sierpnia do 6 września br. na lotnisku Frydlant koło Ostravy (Czechosłowacja) odbyły się VI z kolei Międzynarodowe Zawody Spadochronowe Budapeszt — Katowice — Ostrava.

Otwarcie zawodów nastąpiło 29 sierpnia. Na starcie zawodów stanęło 21 uczestników, w tym jedna kobieta — Polka Krystyna Kot. Ogółem rozegrano trzy konkurencje.

Pierwszą konkurencją zawodów (1 września) były skoki z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 0—10 sek na celność lądowania. Każdy skoczek wykonał po cztery skoki, z których klasyfikowano trzy najlepsze. Pierwsze miejsce zajął Laszlo Miklos (Budapeszt) — 579,372 pkt. Piąte miejsce uzyskał Jerzy Późny (Katowice) — 554,048 pkt.; 7. Edward Kulesza — 549,5 pkt.; 9. Krystyna Kot — 545,144 pkt.; 10. Jan Wrodarczyk — 544,984 pkt.; 13. Paweł Spotowski — 529,772 pkt. Poza konkursem Piotr Sowa z Katowic zdobył 537,088 pkt.

Drugą konkurencję rozegrano 2 września br. Tego dnia zakończono trzy skoki grupowe z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 0—10 sek. na celność lądowania. Spośród trzech skoków klasyfikowano dwa skoki grupowe. Piękne zwycięstwo w tej konkurencji odniosła drużyna Katowic w składzie: Edward Kulesza, Jan Wrodarczyk, Krystyna Kot i Jerzy Późny. W pierwszym skoku uzyskała ona 733,378 pkt., w drugim — 734,470 pkt., a w trzecim skoku — 692,228 pkt. Łącznie za dwa najlepsze skoki grupowe otrzymała 1 467,848 pkt. przed Budapesztem — 1 455,487 pkt. i Ostravą — 1 451,428 pkt.

Trzecią i ostatnią konkurencją (3 września) były trzy skoki z wysokości 2 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 25—30 sek. oraz wykonywaniem figur akrobacji. Klasyfikowano dwa najlepsze skoki. W konkurencji, niewątpliwie najtrudniejszej, zwyciężyła zawodniczka polska Krystyna Kot, która łącznie zdobyła 258,5 pkt. (14 sek. i 14,3 sek.). Edward Kulesza uplasował się na piątym miejscu, uzyskując 455 pkt. (15,2 sek. i 13,8 sek).

W wyniku dwóch rozegranych konkurencji (celnościowych) zwyciężył Węgier Laszlo Miklos (Budapeszt) — 1.030,872 pkt., 2. Ferenc Nagy (Budapeszt) 1 024,158 pkt., 3. Vaclav Paprskar (Ostrava) — 1 009,018 pkt., 4. Edward Kulesza (Katowice) — 1 004,5 pkt., 5. Krystyna Kot (Katowice) — 1 003,644 pkt., 12. Paweł Spotowski — 873,772 pkt., 14. Jerzy Późny — 554,048 pkt., 15. Jan Wrodarczyk — 544,984 pkt. Poza konkursem Piotr Sowa zdobył — 754,508 pkt.

Kierownikiem ekipy Aeroklubu Śląskiego w Katowicach był wiceprezes tego klubu mgr Zygmunt Dubicki. Funkcję trenera pełnił Mistrz Sportu Jan Filus — kierownik sekcji spadochronowej Aeroklubu Śląskiego.

Spotkanie sportowców spadochronowych Budapeszt — Katowice — Ostrava przyniosło polskim skoczkom piękny sukces. Zwycięstwo w dwóch konkurencjach (drużynowej i w akrobacji) nie było łatwe, bowiem spadochroniarze Węgier i Czechosłowacji reprezentują dobry poziom sportowy.

Kolejny trójmecz spadochronowy odbędzie się w 1965 roku w Katowicach. Życzymy skoczkom śląskim uzyskania równie pięknych wyników na nych kierowników. **(m)**

Ekipa Aeroklubu Śląskiego na lotnisku Frydlant: od lewej Jerzy Późny, Paweł Spotowski, Krystyna Kot, Jan Filus, mgr Zygmunt Dubicki, Edward Kulesza i Jan Wrodarczyk.

POŻAR W POWIETRZU

Napisał
WACŁAW ULASS
senior lotnictwa

Rys. Janusz Rocki

ZBLIZA się koniec pierwszej wojny światowej. Sierpień 1917 r. był nie mniej piękny jak obecny. Byłem w tym czasie pilotem Kronsztadckiej Eskadry Ochrony Piotrogrodu (obecnie Leningrad). Eskadra stała wtedy w Carskim Siole, w łuku między szosą i odnogą kolejową cesarskiej linii. Latałem wówczas na samolocie dwumiejscowym typu „Morane-Parasol" z silnikiem rotacyjnym „Gnome" 80 KM.

Ponieważ zachodziła ewentualność nalotu sterowca „Zeppelin" na Piotrogród, zadaniem naszym była kontrola południowego wybrzeża Zatoki Fińskiej do fortu Krasnaja Gorka, odległego o około 100 km od Carskiego Sioła. Po powrocie z lotu wywiadowczego postanowiłem podciągnąć linki wychylenia bocznego, aby zmniejszyć ruchy drążka, a następnie poleciłem szefowi, aby uzupełniono zbiorniki paliwem, spodziewając się jak zwykle poobiednich lotów. Kiedy wsiadałem do kabiny, aby wypróbować (po przeregulowaniu) maszynę w locie, zbliżała się godzina 17. Chociaż zawsze, nawet na próbne loty, latał ze mną adiutant eskadry, rotmistrz Kola W. i tym razem chciał również wsiąść do samolotu.

Nie umiem wytłumaczyć sobie swego postępowania w tym wypadku, jednak zabroniłem mu wejścia do maszyny tłumacząc, że chcę wykonać ten lot sam. Aby osłodzić pigułkę odmowy, pocieszam go, że robię bardzo krótki lot, który nie będzie trwał nawet 10 minut.

Mechanik przystępuje do zapuszczenia silnika, ponieważ jednak nie wziął ze sobą szprycy do zalania cylindrów, polecam drugiemu, aby podniósł ogon do linii lotu, a sam otwieram dopływ benzyny. Przez pokręcenie śmigłem następuje zassanie mieszanki, jednak część benzyny wylewa się na podłogę, wsiąkając w sklejkę. Po sakramentalnym okrzyku mechanika „kontakt" odpowiadam „jest kontakt" i w chwilę później następuje rozruch silnika. Gdy rozpoczynał się start nic nie zapowiadało co stanie się za 5 minut.

Nabierając wysokości zataczam krąg o dużym promieniu. Mam już 500 m i znajduję się nad środkiem miasta, aby robiąc ostatni zakręt przejść za chwilę do lądowania.

Naraz następuje eksplozja silnika, a płomień znajdujący się w karterze przez wał korbowy wydostaje się do mej kabiny. A ponieważ rozlana na podłodze benzyna parowała, płomień natychmiast objął kabinę. Wyłączam silnik i zamykam dopływ paliwa, kładąc jednocześnie samolot w dosyć ostry ślizg, próbując zgasić płomień. Niestety pali, się już z obu stron pokrycie kadłuba, a ogień przerzucił się już nawet na lewe skrzydło. Co chwila puszczam rozgrzany drążek sterowy i z niepokojem patrzę na szwy spawania rozgrzewającego się zbiornika z paliwem. Ponieważ jest to zbiornik opadowy, ma więc w korku wtopioną rurkę, aby powietrze miało swobodny dostęp.

Pali się już i benzyna w rurce. Zmieniając ręce, zasłaniam twarz i gaszę tlącą się wełnianą kominiarkę. Nie czując bólu poparzonych rąk raz jeszcze sprawdzam oba krany dopływu paliwa.

Paląca się pochodnia, której wybuch słychać było tak w mieście jak i na lotnisku, zbliża się do ziemi. Grupa mechaników stoi na środku lądowiska, obserwując moje zmagania, no i jak przypuszczam, aby dać mi jakąś pomoc. Lada chwila powinno jednak nastąpić rozerwanie się zbiornika. Czy zdążę wcześniej dotknąć ziemi?

Ratuje mnie prawie pełny zbiornik, w którym nie może wytworzyć się dostateczna ilość gazu. Ostatnie metry wysokości wymagają dużej uwagi, ponieważ w terenie prowadzona była niwelacja i muszę lądować dokładnie wzdłuż kołków, aby samolot nie skapotował, gdyż wtedy nie byłoby już dla mnie ratunku.

Nareszcie dotykam kołami ziemi i licząc się z mającym nastąpić wybuchem zbiornika, odpinam pas i wyrzucam się z toczącego samolotu. Nie określę ile wywinąłem koziołków, nie łamiąc kończyn, ale z chwilą poderwania się z ziemi podbiegłem do płonącego samolotu, przy którym stali już mechanicy trzymając worki. Ale nikt nie chciał podejść, oczekując eksplozji.

Odpycham sanitariusza i chcąc ratować maszynę, chwytam od najbliżej stojącego worek (na szczęście worki były wilgotne) i licząc się z wybuchem, ryzykuję lewą ręką wepchnąć go pod zbiornik. Lewą — ponieważ w prawej mam większe czucie do sterowania. Następnie wrzucam drugi, a widząc to mechanicy robią to samo z drugiej strony. Jeden z mechaników zgasił już skrzydło. Aby szybciej ugasić, pozostawało jeszcze wynawać długą

szpilkę metalową i wyciągnąć kawełek boku, ułatwiający dostęp do zbiornika od strony silnika. I ta operacja też mi się udała. Nareszcie opanowaliśmy pożar. Oddałem się wtedy w ręce lekarza ze zdziwieniem stwierdzając, że nie tylko mam silnie poparzone ręce, ale i twarz. Po tych zabiegach głowa wyglądała jak kukła, w której widać oczy, nos i usta.

Trzeba jednak pomyśleć i o samolocie. Zaczynamy przegląd. Okazuje się, że lewe skrzydło ma wypalone pokrycie na przestrzeni około 0,5 m, spalone są pokrycia po bokach do drugiego fotela, oraz najgroźniej wyglądające przepalone dolne podłużnice kadłuba. Niestety, do końca miesiąca brakuje tylko 4 dni i jeden zadaniowy lot około 3 godzin, aby otrzymać dodatek lotniczy.

Zadaję pytanie: „Czy zdążycie przygotować na jutro aparat?" Szef mechanik twierdzi, że ze swą ekipą przygotują na jutro silnik, ale czy zdąży stolarz i tapicer? Ale i ci też się zgadzają. A ja idąc z Kolą do domu pytam, co by się stało, gdybyśmy polecieli we dwójkę?

Mechanicy pracowali całą noc. Rano usłyszałem warkot silnika. Znaczyło to, iż samolot był gotów do lotu. Po przyjściu zastaję swego obserwatora na miejscu, pytam szefa czy wszystko „gra", otrzymuję odpowiedź: „Samolot gotów". Siadając do kabiny zwracam się do Koli — siadaj. Nie zamierzam robić próby, startujemy na zadanie. Nabieram wysokości, kierując się w stronę Zatoki Fińskiej, a lot powinien trwać około 3 godzin.

Po mniej więcej dwóch godzinach po starcie przyjeżdża na lotnisko komendant miasta i rozpoczyna się taki dialog: „Chowałem piechotę, chowałem kawalerię i artylerię, wiem jak urządza się pogrzeb, ale powiedzcie jak chowa się pilota? Nie wiem". Pytają go dlaczego go to interesuje, a on odpowiada, że przecież trzeba pochować tego, który się wczoraj spalił, a którego palący się samolot sam widział. Mechanicy mówią mu, że ten pilot jest w powietrzu i jeśli chce go zobaczyć, niech poczeka około 20 minut, gdyż w tym czasie powinien już wrócić.

Po wylądowaniu i daniu dyspozycji szefowi mechaników, idę w stronę hangaru. Zdejmując po drodze kominiarkę widzę, że w mym kierunku idzie jakiś oficer, który patrząc na obandażowaną głowę z odległości kilku kroków mówi: ja już chciałem was pochować! Na to odpowiadam, że za wcześnie się z tym wybrał, gdyż ja chcę latać do 70 lat. Na co otrzymuję replikę: „To i chwała Bogu". Wracając, prosi mnie pułkownik, abym opowiedział wczorajsze przeżycia. Odpowiadając mówię, że to już przyzwyczajenie gdyż paliłem się w powietrzu poprzednio dwa razy, ale nie tak groźnie.

A dziś mając 70 lat mogę powiedzieć: jeszcze latam i mam chęć jeszcze polatać.

ZA 14 SEKUND WYBUCH...

W Związku Radzieckim przeprowadzono ciekawe doświadczenie mające na celu wyprowadzenie sposobów umożliwiających pilotowi opuszczenie, w razie wypadku, prototypu oblatywanego śmigłowca. Niżej publikujemy przebieg tego eksperymentu.

★

Pilota doświadczalnego Jurija Garnajewa czekało niezwykle trudne zadanie: lot na śmigłowcu z odstrzeleniem łopat wirnika.

Wykonując loty doświadczalne na prototypach śmigłowców, pilot pozbawiony jest niemal zupełnie możliwości użycia środków ratowniczych. Podczas awarii, opuszczając spadający śmigłowiec, narażony jest on na uderzenie łopatą wirnika, a wówczas, rzecz jasna, spadochron nie ma już dla niego znaczenia.

A gdyby tak w głowicy wirnika umieścić mechanizm detonacyjny? W razie potrzeby pilot mógłby go uruchomić. Łopaty opadłyby w wyniku wybuchu i droga do uratowania się stałaby otworem...

Obliczenia inżynierów potwierdziły słuszność tej myśli. Obliczenia obliczeniami, ale jak wszystko przebiegać będzie w praktyce? Na to właśnie pytanie powinien dać odpowiedź lot doświadczalny, jaki za chwilę wykona Garnajew.

Garnajew latał na różnych typach aparatów; wykonywał nawet lot doświadczalny na dyszolocie — metalowej platformie na czterech nóżkach z silnikiem turboodrzutowym umieszczonym pionowo.

Na lotnisku Garnajewa oczekiwali inżynierowie. Oni to właśnie opracowywali technikę i metodykę badań. Byli wyraźnie podnieceni.

— Wszystko będzie dobrze — uspokajał ich Garnajew. Pilot nakłada spadochron i wchodzi do kabiny śmigłowca. Maszyna ta wysłużyła już swoje i teraz sądzone jej było po raz ostatni wzbić się w przestworza. W ślad za Garnajewem wystartował drugi śmigłowiec z operatorem filmowym na pokładzie: przebieg doświadczenia miał być bowiem utrwalony na taśmie filmowej.

Jurij Garnajew nabiera wysokości, spogląda na „Iwana" (tak piloci żartobliwie nazywają pięciopudowego manekina siedzącego na fotelu drugiego pilota). Manekin ma po odstrzeleniu łopat opuścić śmigłowiec. Garnajew zaś musi uruchomić mechanizm detonacyjny i momentalnie wyskoczyć ze spadochronem. A potem działać już będą automaty: wystrzelą rakiety sygnalizujące operatorowi filmowemu moment rozpoczęcia zdjęć, odpadną w rezultacie wybuchu łopaty wirnika, mechanizm wyrzuci manekina z kabiny, automat zaś otworzy jego spadochron.

Wydawałoby się, że wszystko jest zupełnie proste. Ale nawet na ziemi saperowi może zdarzyć się coś nieprzewidzianego: zapali lont i nie zdąży uciec — potknie się, zwichnie nogę. Tu jednak rzadko kiedy działa on sam, koledzy mogą pospieszyć z pomocą. Pilot doświadczalny w powietrzu nie może liczyć na czyjąkolwiek pomoc.

Maszyna osiągneła przewidzianą wysokość. Śmigłowiec z operatorem filmowym znalazł się już w odpowiedniej odległości od obiektu doświadczalnego. Czas zaczynać. I nagle kontury śmigłowca z operatorem poczęły się zacierać, aż w końcu chmura zasłoniła go zupełnie. Trzeba poczekać. Mija jedna minuta, druga. Pilot widzi już morze, kamienistą plażę, pieniące się fale. Nie można dłużej zwlekać. Próby nad morzem są niecelowe, łopaty wirnika i śmigłowiec pójdą na dno, a przecież uczeni muszą potem zbadać dokładnie wszystkie części.

Nareszcie śmigłowiec z operatorem wyłania się zza chmury. Garnajew otwiera systemem awaryjnym drzwi i uruchamia mechanizm detonacyjny. Na opuszczenie śmigłowca pozostało mu tylko czternaście sekund — tyle bowiem czasu upłynie od

uruchomienia mechanizmu do momentu eksplozji. Na tablicy przyrządów zapala się świetlny napis: „Wybuch! Wybuch! Wybuch!.." Czerwone błyski sygnału odbijają się na obojętnej twarzy manekina...

Pilot doświadczalny opuszcza kabinę, otwiera spadochron i z bezpiecznej odległości obserwuje lecący śmigłowiec. Automaty działają niezawodnie. Tryskają różnokolorowe rakiety sygnalizacyjne, z głowicy wirnika buchnął płomień i łopaty odpadły jakby je ktoś siekierą odrąbał. Od spadającego śmigłowca oddziela się manekin, a wkrótce otwiera się nad nim biała czasza spadochronu. Doświadczenia zakończyły się pomyślnie.

(LH)

CIEKAWOSTKI

ROZKOSZE POWIETRZNEJ PODRÓŻY

Jednym z pierwszych pasażerów Ceskoslovenskich Aerolinii był w 1923 roku słynny kompozytor i dyrygent Oskar Nedbal. Po przelocie odbytym z Pragi do Bratysławy odkrytym Aero-14, Nedbal oświadczył: „To były chyba najpiękniejsze chwile mojego życia. Wyobraźcie sobie, że moja żona przez cały czas lotu coś do mnie mówiła, potem krzyczała nawet, ale ja nie słyszałem ani słowa. Przyrzekłem sobie częściej z nią latać!"

AMUNICJA ZE SKARPETEK

Pierwszy dywizjon Indyjskich Sił Powietrznych użyty został w 1940 roku do zwalczania kolejnych zamieszek wśród zamieszkujących Warzistan mahometańskich fanatyków. Podczas lotu patrolowego załoga „Audaxa" zorientowała się, że jedna z placówek w górach została otoczona i stoi w obliczu wyczerpania się amunicji. Nie zastanawiając się długo, pilot i strzelec rozładowali bębny amunicyjne ruchomego karabinu maszynowego, po czym... zdjęli skarpetki i wypełnili je nabojami. Takie zasobniki zrzucili dokładnie nad pozycjami oblężonych. Po powrocie zostali przedstawieni do karnego raportu za lot w nieodpowiednim umundurowaniu oraz do wyróżnienia za okazaną przytomność umysłu.

KAPITAN „JEDEN GŁĘBSZY"

Senior polskich lotników komunikacyjnych kapitan Klemens Długaszewski wspomina, że gdy w Wielkiej Brytanii przydzielono go do Auxiliary Transport Command, jego angielscy koledzy nie mogli ani rusz wymówić ani zapamiętać jego nazwiska. Po wielu bezowocnych usiłowaniach ktoś nazwał go „Double Whisky", co w wolnym tłumaczeniu może oznaczać „Jeden Głębszy". Przezwisko przyjęło się i było odtąd używane przez szereg lat. Klemens Długaszewski solennie zapewnia, że nie dał najmniejszych powodów do takiego właśnie przekształcenia swego nazwiska...

PIĘKNYM ZA NADOBNE

Kapitan E. Z. Ebenrytter został w październiku 1944 roku zestrzelony nad Holandią i dostał się do niewoli. Niemiecki oficer, który miał go przesłuchiwać, przy pierwszym spotkaniu zasalutował i przedstawił się: „Pan pozwoli, jestem kapitan von Jankowski". Sądził zapewne, że brzmienie jego nazwiska, polska mowa i nienaganne zachowanie się ułatwią mu wydobycie z jeńca potrzebnych informacji. Można sobie wyobrazić jego zdumienie, gdy w odpowiedzi lotnik z odznaką „Poland" na mundurze odpowiedział: „Sehr angenehm! Bin Flieger-Hauptmann Ebenrytter!"

BROŃ ŚCIŚLE TAJNA

W zaciszu tajnych laboratoriów, finansowanych przez ministerstwa spraw wojskowych krajów NATO, uczeni pracują nad nowymi rodzajami broni chemicznej, bakteriologicznej i promieniowej. Jeden z czołowych dzienników szwajcarskich, „Neue Züricher Zeitung", uchyla rąbek tajemnicy osłaniającej przygotowania wojenne państw zachodnich. Oto co pisze on na ten temat.

W 1962 r. zmarł na dżumę płucną angielski bakteriolog Geoffrey Bacon. Pracował on jako asystent w Porton-Downe, gdzie mieszczą się dwa ośrodki doświadczalne: mikrobiologiczna stacja naukowo-doświadczalna oraz instytut eksperymentalny prowadzący badania w zakresie ochrony przed atakiem chemicznym. Wspomniane ośrodki naukowe powstały w czasie drugiej wojny światowej, kiedy w Anglii spodziewano się, że tajna broń, którą groził Hitler, może być bronią chemiczną lub bakteriologiczną. Obydwa ośrodki funkcjonują nadal i czynne są po dzień dzisiejszy. Ostatnio na łamach niektórych pism angielskich znów ukazały się bowiem wzmianki o działalności instytutów w Porton-Downe. Z notatek prasowych wynikało, że ministerstwo obrony Anglii udziela pomocy Stanom Zjednoczonym w zakresie wyposażenia wojsk amerykańskich w broń chemiczną i bakteriologiczną.

Bojowe środki trujące zostały po raz pierwszy użyte przez Niemców w czasie pierwszej wojny światowej na froncie zachodnim.

Podczas drugiej wojny światowej broni chemicznej nie używano. Ale w Niemczech istniała fabryka, produkująca środki trujące o działaniu ogólnotoksycznym, które mogły być użyte na skalę operacyjną.

W czasie wojny koreańskiej generał MacArthur zamierzał stworzyć na przesmyku chińsko-koreańskim strefę nasyconą kobaltowym pyłem promieniotwórczym, jednak Pentagon odrzucił tę propozycję.

Poruszając ten temat, należy wspomnieć o prawie międzynarodowym. Większość państw podpisało bowiem Konwencję Haską z 1899 r. i Konwencję Genewską z 1925 r. Konwencje te nie zezwalają na użycie broni chemicznej i bakteriologicznej. Stany Zjednoczone Ameryki Północnej nie podpisały tych dokumentów. Jednakże prezydenci amerykańscy zapewniali niejednokrotnie, że USA nigdy pierwsze nie użyją tego rodzaju broni.

Po drugiej wojnie światowej wynaleziono nowe środki trujące o działaniu ogólnotoksycznym i duszącym, które pod względem skuteczności znacznie przewyższały środki trujące użyte w 1915 roku.

Tak według przewidywań specjalistów amerykańskich ma wyglądać „żołnierz jutra" przystosowany do działań w warunkach wojny jądrowej i chemiczno-bakteriologicznej. Pełne wyposażenie (na zdjęciu) obejmuje: ubiór ochronny z hełmem, pas rakietowy do skoków na odległość do 10 m, koszulka chroniąca przed pociskami broni lekkiej, noktowizor do widzenia w ciemnościach oraz szybkostrzelny karabin automatyczny kal. 7,62 mm. Całość sprawia wrażenie dość upiorne.

Obecnie szczególną kategorię środków trujących stanowią gazy przeznaczone do krótkotrwałego obezwładnienia siły żywej przeciwnika. Gazy te częściowo oddziaływują na stan psychofizyczny człowieka. Dwa lata temu Amerykanie demonstrowali film szkoleniowy. Nieliczni widzowie oglądający ten film mogli przekonać się jak kota, znajdującego się pod działaniem tego gazu, ogarnia paniczny strach na widok myszy. Na innych fragmentach filmu widać było, jak żołnierze nacierającej drużyny zupełnie nieoczekiwanie rzucają broń i rozbiegają się bez celu po polu walki; jedynie kapral, który nie znajdował się pod działaniem gazu, postępował świadomie, zmierzał do określonego celu. Senatorom amerykańskim powiedziano w zaufaniu, że po odpowiednim przygotowaniu, można by ich zmusić do tańczenia wokół mównicy, a nawet do „wygłaszania przemówień komunistycznych". Specjaliści pracują obecnie nad wynalezieniem bojowych środków trujących, które mają powodować krótkotrwałe „uśmierzenie" demonstrantów, bądź siać zamęt w ich szeregach. Te nowe środki mają być wykorzystywane przez policję.

Czy można wykorzystać epidemię jako broń? Uczeni eksperymentatorzy, pracujący w ministerstwach spraw wojskowych, nie uchylają się od odpowiedzi na to pytanie. Prowadzą oni eksperymenty z bakteriami i toksynami. Badają możliwość rozprzestrzenienia takich chorób, jak: zaraza syberyjska, hepatitis (zapalenie wątroby), dżuma gruczołowo-dymnicowa, brucelosa itd. W literaturze fachowej ukazują się wypowiedzi z których wynika, że można spowodować epidemię wśród zwierząt. skażenie plonów, można wykorzystać dywersantów do zatruwania systemu zaopatrzenia w wodę bakteriami chorobotwórczymi itd. Wiadomo, że fabryka w stanie Indiana (USA) produkuje środki trujące, których jedna kropla powoduje śmierć człowieka. A w armii amerykańskiej istnieje cały korpus chemiczny.

Francuzi wynaleźli w 1952 r bardzo silne i wyjątkowo skuteczne środki trujące. W odróżnieniu od niezwykle skomplikowanej i kosztownej produkcji broni jądrowej niektóre bojowe środki chemiczne mogą wytwarzać nawet małe państwa.

Wśród specjalistów pracujących nad bronią chemiczną i bakteriologiczną są ludzie, którzy twierdzą, że bardziej „humanitarne" byłoby czasowe sparaliżowanie działań nieprzyjaciela przy pomocy środków trujących i innych, niż zabijanie i kaleczenie jego żołnierzy. Ponadto twierdzą oni, że bojowe środki chemiczne lub psycho-chemiczne o krótkotrwałym działaniu nie niszczą budynków mieszkalnych, zabytków kulturalnych, obiektów przemysłowych ani sieci komunikacyjnej. Niektórzy proponują użycie „magicznych" bojowych środków trujących powodujących krótkotrwałe obezwładnienie, bądź szok psychiczny, w Azji Południowo-Wschodniej przeciwko ludowym oddziałom partyzanckim.

Posiadanie przez wiele państw środków chemicznych i bakteriologicznych świadczy o tym, że w czasie rokowań rozbrojeniowych należy rozpatrzyć również i ten, niestety rzadko poruszany problem.

(h)

JAN VENCLIK — Jaromer II, Duskova 79, okr. Nachod, CSRS oraz **JOSEF ALINA — Jaromer IV, Palackeho 142, okr. Nachod, CSRS.** Obaj mają po 18 lat i chcą korespondować z dwoma dziewczętami oraz z chłopcami na tematy szybownictwa. Latają na szybowcach i posiadają kategorię „C". Od czterech lat są czytelnikami „Skrzydlatej Polski".

*

HANS ULRICH RENNER — Karl-Marx-Stadt S 23, Hans Sachs Str. 35, NRD. Ma lat 18 i jest słuchaczem szkoły wyższej w Karl-Marx-Stadt. Od trzech lat zalicza się do czytelników „Skrzydlatej Polski". Interesuje się szeroko zagadnieniami lotnictwa. Chciałby korespondować z polskimi dziewczętami i chłopcami interesującymi się lotnictwem.

*

SZLOMO CHICHOTA — Kefar-Yona, Maon Leowed 95/A, Izrael. Interesuje się lotnictwem w ogóle, szczególnie jednak modelarstwem i technika lotnicza. Należy do klubu lotniczego. Ma lat 17. Pragnie korespondować z kolegami i koleżankami z Polski na tematy lotnicze. Języki — polski i angielski.

*

BRETISLAV NAKLADAL — Korunni 14, Olomouc, CSRS. Ma lat 31. Zbiera książki z zakresu historii lotnictwa, modele plastykowe, znaczki. Pragnie korespondować na tematy lotnicze. Wymieni „Kridla vlasti" na „Skrzydlatą Polskę". Języki — polski, czeski, rosyjski.

*

FRANCISZEK WARCAK — Rzuchów, pta Kornowac, pow. Rybnik, woj. katowickie. Pragnie korespondować z modelarzami budującymi modele redukcyjne.

*

MARIAN KWAŚNIK — Zbąszyń, ul. 17 stycznia 16, pow. Nowy Tomyśl, woj. poznańskie. Interesuje się lotnictwem współczesnym, najnowszymi konstrukcjami lotniczymi i astronautyką. Ma lat 19. Pragnie korespondować z koleżankami i kolegami tak z kraju jak i z zagranicy. Języki — polski, rosyjski i francuski.

*

JAN PACYNA — Kolbuszowa, ul. Obrońców Pokoju 104, woj. rzeszowskie. Interesuje się modelarstwem, szybownictwem, zbiera plany modeli i znaczki pocztowe. Sam buduje modele latające. Jest uczniem IV klasy technikum. Z kolegami z zagranicy może wymieniać tekie czasopisma jak „Skrzydlata Polska" i „Modelarz".

Pragnie korespondować z kolegami i koleżankami z kraju i z zagranicy. Języki — polski rosyjski, niemiecki.

*

TADEUSZ KOSTRZEWA — Struga, ul. Legionowa 1-A, k/Warszawy. Pragnie prowadzić korespondencję z modelarzami rakietowymi.

*

CZESŁAW PIETRUSZKA — Zdrzewno, pta Łebień, pow. Lębork, woj. gdańskie. Jest uczniem siódmej klasy szkoły podstawowej. Interesuję się lotnictwem. W przyszłości chce zostać pilotem. Pragnie korespondować z lotnikiem.

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

DLA upamiętnienia XV Międzynarodowego Kongresu Astronautycznego w Warszawie, jaki odbył się w dniach 7—12.IX. 1964 r. Poczta Polska wprowadziła do obiegu okolicznościowy znaczek, o wartości nominalnej 2,50 zł, opracowany wg projektu Tadeusza Michaluka, który reprodukujemy.

Rysunek znaczka przedstawia herb Warszawy — Syrenę, ozdobioną jarzącymi się gwiazdami oraz napisy okolicznościowe. Znaczek wykonano w kolorze czarnym (Syrena) i fioletowym (tło). Nakład 1,5 mln sztuk, format 31,25 x 43 mm. Jako techniki druku użyto offsetu.

BOGUSŁAW KUROWSKI

LECZENIE W UZDROWISKU

Podstawowym czynnikiem przyrodolecznictwa jest zadziałanie na organizm w takim kierunku, aby wszystkie siły były całkowicie skierowane na obronę ustroju i przezwyciężenie czynników chorobowych oraz przywrócenie zdrowia. Pod tym względem leczenie zdrojowiskowe jest leczeniem bodźcowym.

Leczenie odbywa się w sprzyjających warunkach klimatycznych, przy czym ważnym momentem terapeutycznym jest zapewnienie choremu spokoju oraz przestrzeganie rygoru leczenia. Do naturalnych środków leczenia zdrojowiskowego zaliczamy wody mineralne, borowinę, muł leczniczy oraz bezwodnik kwasu węglowego.

Środowisko, w którym przebywa chory w zdrojowisku, powinno usunąć z jego życia wszystkie czynniki drażniące, związane z przebywaniem w dużym mieście oraz z warunkami pracy. U pilotów winno ono usunąć to wszystko, co związane jest z lotami.

Ponieważ leczenie zdrojowiskowe jest leczeniem czynnościowym, działającym na cały ustrój, ustalając wskazanie należy zwracać uwagę na zdolność odczynową tkanek organizmu, na siły obronne ustroju, stopień odwracalności sprawy chorobowej i stan psychiczny chorego. Z tego wynika, że ostre i podostre stany chorobowe nie nadają się

LEKARZ LOTNICZY RADZI

do leczenia bodźcowego, ponieważ mogłoby ono ożywić toczącą się sprawę chorobową przy osłabionych siłach obronnych ustroju.

Do zakresu leczenia zdrojowiskowego należą choroby przewlekłe odwracalne: pewne określone choroby gośćcowe, choroby układu krążenia, trawienia, choroby kobiece, stany pourazowe, choroby zawodowe, stany wyczerpania, itp.

Ramowe wskazania lecznicze przy wyjeździe do zdrojowisk:

Niedokrwistość, stany wyczerpania, rekonwalescencja: Długopole, Duszniki, Kudowa, Połczyn, Polanica, Szczawnica, Świeradów.

Choroby krwi: Szczawnica, Krynica, Żegiestów.

Choroba serca i naczyń: Kudowa, Polanica, Krynica, Iwonicz. Rabka. Ciechocinek, Duszniki.

Choroby układu nerwowego: Busko, Cieplice, Iwonicz, Lądek, Połczyn, Świeradów, Jastrzebie.

Choroby narządu oddechowego: Ciechocinek, Inowrocław, Iwonicz, Duszniki, Szczawno, Szczawnica, Bystra.

Choroby przewodu pokarmowego: Duszniki, Iwonicz, Polanica, Krynica, Szczawnica, Żegiestów.

Choroby kobiece: Krynica, Busko. Ciechocinek, Cieplice, Długopole, Duszniki, Lądek, Świeradów.

HENRYK KLIMEK

KŁOPOTY MODELARZY

Bernard Olszówka — Katowice, Krzysztof Wycech — Warszawa, Krzysztof Brzózka — Warszawa, Witold Cichoszewski — Kaszczor, woj. poznańskie, Zygmunt Rychter — Wrocław, Krzysztof Kraszewski — Iława Żagańska, woj. zielonogórskie, Ryszard Grablewski — Brzeg, woj. wrocławskie, Jan Skotniczy — Sosnowiec, Henryk Dzienniak — Ogrodzieniec, woj. katowickie, Antoni Masłowski — Prostki, woj. olsztyńskie, Jerzy Interewicz — Olecko, woj. białostockie. Wszyscy wymienieni tu nasi Czytelnicy proszą o poinformowanie gdzie i w jaki sposób można nabyć plany modeli lotniczych i rozliczne akcesoria niezbędne w pracy modelarza lotniczego, takie jak paliwo, balsa, silniczki itp. Piszą też o trudnościach jakie napotykają niejednokrotnie w znalezieniu tychże materiałów.

Odpowiadając, musimy już na wstępie stwierdzić, że rzeczywiście modelarze lotniczy zbyt często muszą odchodzić z kwitkiem z modelarskich punktów sprzedaży, szczególnie zaś zaawansowani, wykonujący już bardziej skomplikowane modele.

Zaznaczyć jednak trzeba, że modelarze zrzeszeni w modelarniach Aeroklubu PRL lub LOK mają tych trudności o wiele mniej, bowiem często modelarnie mają takie materiały dla swych członków, jakich nie może nabyć w wolnej sprzedaży modelarz niezrzeszony.

Gdzie jednak można nabyć plany i materiały modelarskie? Otóż w Warszawie zajmują się tym: **Centralna Składnica Harcerska — Warszawa, ul. Marszałkowska 82/86** oraz **Redakcja „Modelarza" — Warszawa, ul. Chocimska 14.** Instytucje te prowadzą też sprzedaż drogą korespondencyjną za zaliczeniem kosztów przesyłki.

W innych miastach wojewódzkich oraz w niektórych powiatowych sprzedażą planów i materiałów modelarskich zajmują się sklepy Centralnej Składnicy Harcerskiej. Jeśli chodzi o same plany modeli, to pewną pomocą mogą tu być te, które zamieszcza „Skrzydlata Polska" oraz „Modelarz". Korzystać radzimy też z dość bogatej literatury z zakresu modelarstwa lotniczego, dostępnej na ogół we wszystkich księgarniach, szczególnie technicznych.

SZKOLENIE SPADOCHRONOWE

Kazimierz Chwała — Jaworzno-Szczakowa, woj. krakowskie, Stanisław Pukis — Wołów, woj. wrocławskie, Tadeusz Lewkowicz — Zalutyń, woj. lubelskie, Rajmund Skutnik — Białystok. Odpowiadając na pytania informujemy, że szkolenie spadochronowe rozpocząć można po ukończeniu 16 lat życia w jednym z aeroklubów rozsianych po całej Polsce. Od kandydata lub kandydatki na takie szkolenie wymagane są jeszcze: wykształcenie w zakresie 9—10 klas, pozwolenie rodziców (do lat 18), dobry stan zdrowia stwierdzony przez komisję lotniczo-lekarską.

Wszyscy, którzy mają zamiar skakać ze spadochronem, powinni zgłosić się listownie lub osobiście (najlepiej) do **najbliższego** aeroklubu.

Chłopcy, którzy ukończyli 18 lat życia i myślą o odbyciu służby wojskowej w jednostkach powietrzno-desantowych, do aeroklubu, w którym zaczynają się szkolić **wszyscy spadochroniarze,** mogą trafić przez Komendy WKR lub WKW.

ODPOWIEDZI RÓŻNE

Jan Bolka — Rozwadów, woj. rzeszowskie, Tadeusz Kurek — Ruda Śl., woj. katowickie, Jan Strzelec — Szczakowa, woj. krakowskie, Eugeniusz Dyktyński — Zabrze. Na życzenie podajemy adresy aeroklubów; **Aeroklub Gliwicki — Gliwice, Lotnisko; Aeroklub Śląski — Katowice, Lotnisko; Aeroklub Grudziądzki — Grudziądz, Lotnisko; Aeroklub Krakowski — Kraków, Lotnisko Czyżyny.**

Przypominamy też, że nie podajemy adresów osób prywatnych w ogóle oraz adresów instytucji i zakładów za granicą.

★

Zdzisław Lenkiewicz — Białystok. Korespondentem naszej redakcji może być każdy, kto przysyła do nas korespondencję z działalności lotniczej w terenie. Zastrzegamy sobie jednak prawo opracowania i wyboru, nie gwarantując jednocześnie publikowania. Ponadto nie zamówionych materiałów nie zwracamy.

WKŁ

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji:
Warszawa 10, ul. Widok 8.
Telefon: 27-33-78

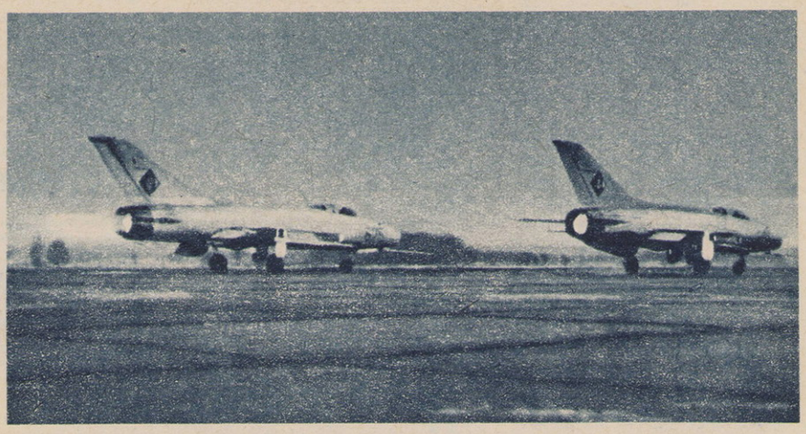
Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 15 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 7318 Z-16

TAK WYGODNIEJ

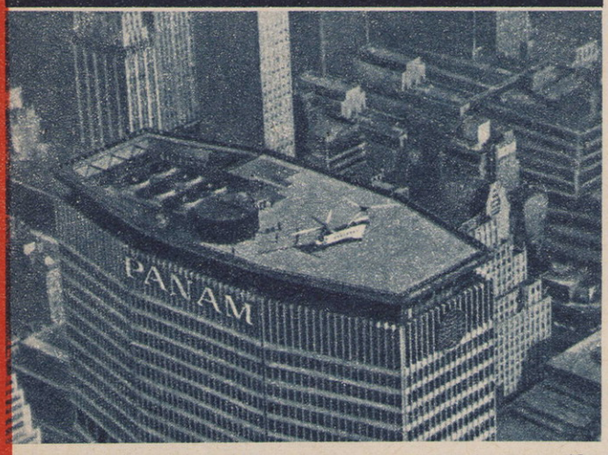
W brytyjskich samolotach pasażerskich BAC „One-Eleven" konstruktorzy dowcipnie rozwiązali sprawę usytuowania drzwi wejściowych dla pasażerów. Znajdują się one pod tylną częścią kadłuba.

MYŚLIWCE NRD



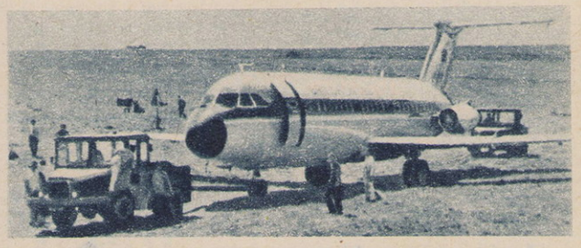
Na uzbrojeniu lotnictwa wojskowego Niemieckiej Republiki Demokratycznej znajdują się samoloty bojowe najnowszych typów. Na zdjęciu: Myśliwce odrzutowe startują w zespole. *Foto: MBD*

LOTNISKO NA DACHU



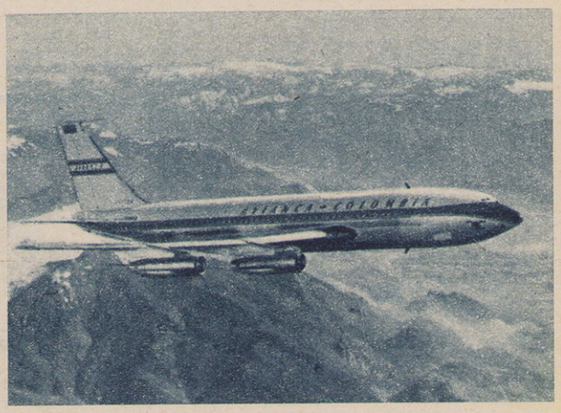
Na dachu „drapacza chmur" linii Pan American Airways w Nowym Jorku urządzono lądowisko dla śmigłowców, dowożących pasażerów z centrum Nowego Jorku do portu lotniczego. Na zdjęciu: Śmigłowiec Boeing-Vertol 107 zabiera pasażerów na lotnisko.

MISTRZOWSKIE LĄDOWANIE



Brytyjski odrzutowiec pasażerski BAC 1-11 lądował przymusowo w terenie na „brzuchu", nie wypuszczając podwozia. Lądowanie odbyło się pomyślnie, nikt nie odniósł najmniejszej szkody. Na zdjęciu: Ciągniki transportują maszynę, już na kołach, do najbliższej autostrady. *Foto: „The Illustrated London News"*

NAD KORDYLIERAMI



Nowoczesne odrzutowce pasażerskie przelatują swobodnie nad najwyższymi łańcuchami górskimi na kuli ziemskiej. Oto Boeing-720B kolumbijskich linii lotniczych AVIANCA w locie nad Kordylierami.

Z WIATREM

Cóż może być piękniejszego, jak widok z kosza balonu na potężne, ośnieżone łańcuchy wysokich gór! Na zdjęciu: Szwajcarski balon „Bernina" w locie nad Alpami. *Foto: „Aero-Revue"*

POWIETRZNY ZWIAD

Zastosowanie śmigłowców jest z roku na rok coraz bardziej wszechstronne. Oto powietrzny zwiad śmigłowcowy nad terenami zniszczonymi przez wodę po pęknięciu tamy we Frejus (Francja). *Foto: „Atrevue" (2)*

Z ZAGRANICY

MŁODZI LOTNICY ANGOLAŃSCY

Zarząd Główny Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Afrykańskiej otrzymał informacje o losach Angolańczyków — pilotów i mechaników, którzy ukończyli w ub. roku kurs w CWL Krosno w Polsce.

6 pilotów i mechaników z Angoli po pobycie w Leopoldville (Kongo) wyjechało na dalsze szkolenie do Zjednoczonej Republiki Arabskiej.

Kongijska organizacja młodzieżowa Mouvement Panafrican de Jeunesse w Leopoldville w liście do ZG TPPA powiadomiła, że młodzi lotnicy angolańscy przed swym odlotem do ZRA spotkali się z aktywem tej organizacji i podzielili się wrażeniami z pobytu w Polsce. Młodzi piloci podkreślali serdeczne, ciepłe przyjęcie zgotowane im w Polsce, uprzejmość i gościnność Polaków oraz ich braterską solidarność z narodem Angoli. Wskazywali, że w Polsce obce są jakiekolwiek przejawy rasizmu."

„Młodzi lotnicy powiedzieli nam — stwierdza m. in. list, że nie zapomną nigdy podanej im przez Polaków braterskiej pomocnej dłoni, właśnie w tym czasie, kiedy Ojczyzna ich — Angola przechodzi najokropniejsze chwile swej historii."

Nadeszły też informacje, że jeden z absolwentów kursu mechaników w CWL Krosno — Angolańczyk pracuje obecnie w lotnictwie Republiki Mali. W uznaniu za jego pracę, rozważana jest obecnie możliwość wysłania go przez rząd Mali zagranicę na dalszą naukę.

Astronautyka

★ **„Kosmos-46"**, kolejnego sztucznego satelitę Ziemi, wystrzelono w dniu 24 września br. w ZSRR. Na pokładzie satelity znajduje się aparatura naukowa przeznaczona do kontynuowania badań przestrzeni kosmicznej.

★

★ **Na dziesięć** dni przed rozpoczęciem Olimpiady ogłoszono w Waszyngtonie, że ostatnie próby łączności między Tokio i Ameryką via satelita „Syncom-3" wypadły pomyślnie. Mikrokosiężyc, który pozornie wisi nieruchomo nad środkowym Pacyfikiem, uczestniczył w przesyłaniu obrazów telewizyjnych z Japonii do Kalifornii.

★

★ **Niepowodzeniem** zakończyła się 29.IX. br. na przylądku Kennedy'ego próba wystrzelenia pocisku rakietowego „Minuteman I". Rakieta zboczyła z toru wkrótce po starcie i musiano ją zniszczyć.

★

★ **Rakieta** „Saturn" oraz makieta amerykańskiego statku „Apollo", wystrzelone 19 września br. spłonęły 22 września br. nad Oceanem Indyjskim.

Transport i komunikacja

★ **Podczas** dorocznego Walnego Zgromadzenia Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych (IATA), które odbyło się ostatnio w Bogocie, nastąpiła zmiana na stanowisku dyrektora generalnego IATA, którym od 1946 roku był nieprzerwanie sir William P. Hildred. Nowym dyrektorem jest Knut Hammarskjoeld, bratanek tragicznie zmarłego sekretarza generalnego ONZ. (sz)